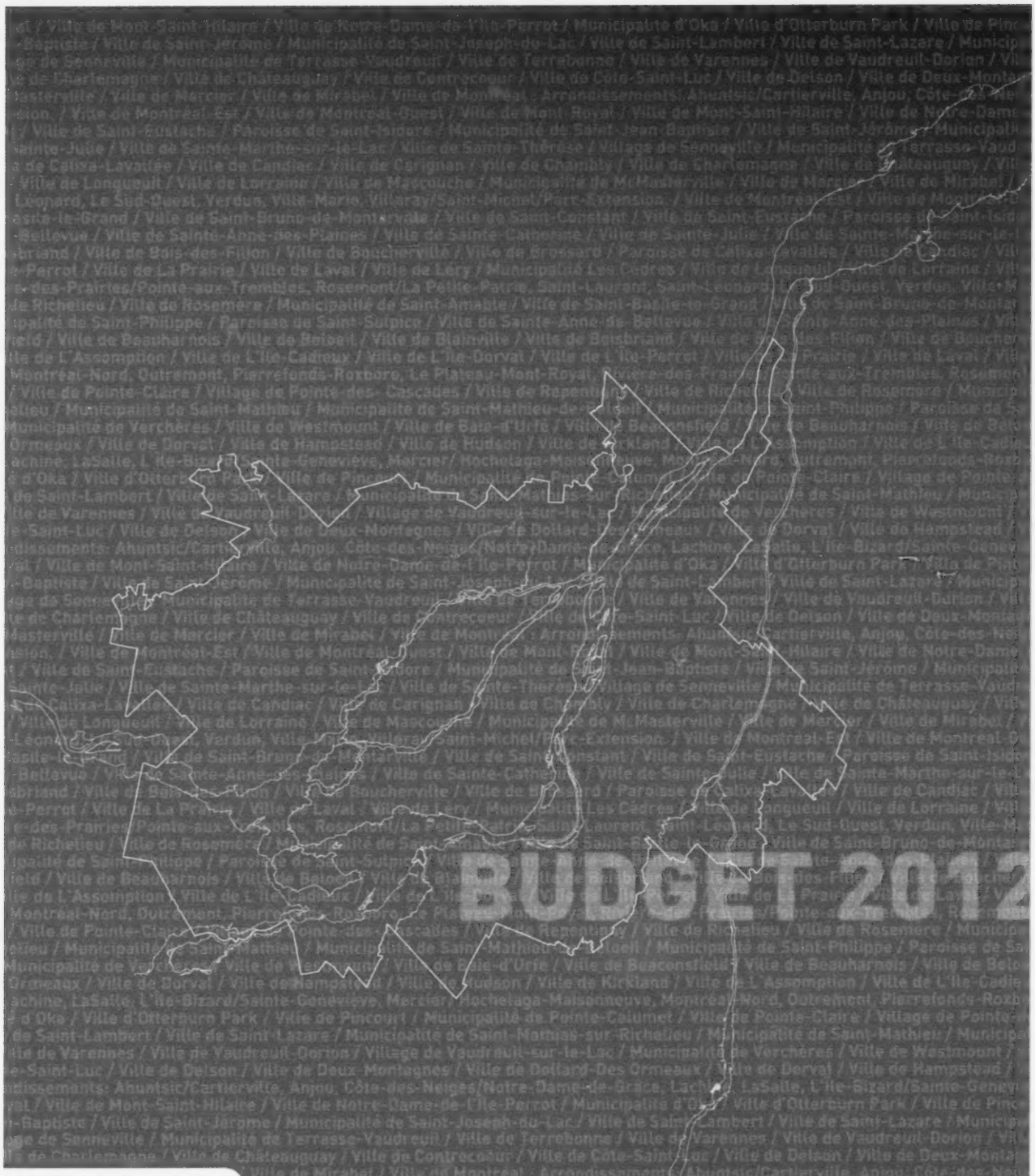


BUDGET 2012

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

BUDGET D'EXPLOITATION 2012

TRAVAILLER ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ADOPTÉ - 11 novembre 2011

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
CGD	Centre de gestion des déplacements
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DAT	Distributrice automatique de titres
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PME	Petite et moyenne entreprise
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STA	Service de transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

TABLE DES MATIÈRES

1.	**BUDGET D'EXPLOITATION**	11
1.1.	SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES	12
1.1.1.	Revenus perçus	12
1.1.2.	Utilisation prévue	12
2.	**SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN**	14
2.1.	TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)	14
2.1.1.	Indexation des tarifs TRAM	14
2.1.2.	Zones tarifaires métropolitaines	14
2.1.3.	Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM	15
2.2.	TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	15
2.2.1.	Indexation des tarifs TRAIN	15
2.2.2.	Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN	15
2.2.3.	Accès gratuit au réseau de trains de banlieue	15
2.3.	TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN	15
2.4.	RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM	16
2.4.1.	Prévisions 2011-2012	16
2.4.2.	Méthode de partage des recettes métropolitaines	16
3.	**FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO**	20
4.	**SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT**	22
4.1.	AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN	23
4.2.	AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ	24
4.3.	AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ	25
4.4.	AIDE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT	25
5.	**ACHALANDAGE AMT**	26
5.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	26
5.2.	AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	26
6.	**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS**	27
6.1.	ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	28
6.2.	RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	30
6.2.1.	Express Chevrier	31
7.	**RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE**	33
7.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	34
7.2.	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE	36
7.3.	REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	37
7.3.1.	Ligne Deux-Montagnes	37
7.3.2.	Ligne Vaudreuil-Hudson	38
7.3.3.	Ligne Blainville–Saint-Jérôme	39
7.3.4.	Ligne Mont-Saint-Hilaire	40
7.3.5.	Ligne Candiac	41
8.	**SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF**	42
9.	**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**	44
10.	**AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES**	45
	ANNEXE A	46

TABLEAUX

Tableau 1 Indicateurs de la performance 10
Tableau 2 Budget d'exploitation 2012 11
Tableau 3 Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012 12
Tableau 4 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012 13
Tableau 5 Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011 14
Tableau 6 Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 15
Tableau 7 Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011 15
Tableau 8 Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012 16
Tableau 9 Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2011-2012 17
Tableau 10 Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2002-2012 17
Tableau 11 Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT 21
Tableau 12 Subventions totales 22
Tableau 13 Répartition de l'aide au métro – 2011-2012 23
Tableau 14 Répartition de l'aide aux autobus – 2011-2012 23
Tableau 15 Répartition de l'aide au rabattement – 2011-2012 23
Tableau 16 Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2011-2012 24
Tableau 17 Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2011-2012 24
Tableau 18 Tarifs locaux de référence pour 2011 et 2012 24
Tableau 19 Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2011-2012 25
Tableau 20 Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2011-2012 28
Tableau 21 Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2011-2012 29
Tableau 22 Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2011-2012 30
Tableau 23 Revenus et dépenses – Express – 2002-2012 30
Tableau 24 Contributions municipales – Express métropolitains – 2011-2012 31
Tableau 25 Indicateurs de performance -Express Chevrier – 2002-2012 32
Tableau 26 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2011-2012 35
Tableau 27 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012 35
Tableau 28 Évolution des contributions municipales nettes – 2002-2012 36
Tableau 29 Contributions municipales nettes – 2011-2012 36
Tableau 30 Variation des contributions municipales nettes – 2002-2012 36
Tableau 31 Revenus et dépenses - Ligne Deux-Montagnes – 2011-2012 37
Tableau 32 Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012 37
Tableau 33 Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2011-2012 38
Tableau 34 Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012 38
Tableau 35 Revenus et dépenses – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2011-2012 39
Tableau 36 Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2002-2012 39
Tableau 37 Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2011-2012 40
Tableau 38 Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012 40
Tableau 39 Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2011-2012 41
Tableau 40 Indicateurs de performance - Ligne Candiac – 2002-2012 41
Tableau 41 Soutien au développement – 2011-2012 43
Tableau 42 Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2011-2012 44
Tableau 43 Autres postes budgétaires – 2011-2012 45

FIGURES

Figure 1 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012 12
Figure 2 Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012 16
Figure 3 Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2002-2012 26
Figure 4 Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2002-2012 28
Figure 5 Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012 32
Figure 6 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012 35
Figure 7 Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012 37
Figure 8 Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012 38
Figure 9 Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002-2012 39
Figure 10 Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012 40
Figure 11 Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2002-2012 41

2012 : une année de grands défis

L'année 2012 sera marquée par d'importants travaux de réfection routière, qui entraveront durablement les portes d'entrée essentielles sur l'île, sans oublier l'échangeur Turcot et la voie cruciale de circulation est-ouest, l'A-720. Dans ce contexte, une solution naturelle s'offre aux citoyens : le recours quotidien aux transports collectifs. C'est pourquoi nous prévoyons une hausse de l'achalandage des transports collectifs de l'ordre de 2,3 % en 2012. Il nous faut par contre répondre à la demande, avec un service de transport collectif fiable, accueillant et surtout ponctuel.

Un accès aux transports collectifs équitable

Selon la période de référence allant de juillet 2010 à juin 2011, la hausse moyenne des indices des prix à la consommation (IPC) et du transport (IPT) enregistre une moyenne de + 3,59 % pour 2012. Fixée à 3,25 %, l'indexation moyenne des tarifs des titres de transport TRAM se place donc légèrement en-dessous.

Un cadre financier métropolitain équitable

Rappelons qu'en 2007, les municipalités de la région métropolitaine de Montréal ont convenu entre elles d'inclure le métro au cadre financier métropolitain en acceptant d'en partager le déficit d'exploitation et d'investissement pour une période de cinq ans. Rappelons aussi que depuis mai 2010, la taxe sur l'essence a été rehaussée de 1,5 ¢ par le gouvernement du Québec, ce qui représente un financement additionnel dédié au transport collectif métropolitain de l'ordre de 47,7 M$ pour la seule année 2012. Les modalités et conditions de versement de ce montant, administrées par l'AMT, sont régies par décret dans l'attente de modifications conséquentes à la Loi sur l'AMT.

Une qualité de service à maintenir

Notre souci premier, et notre raison d'être, c'est bien sûr d'offrir un service de transport collectif fiable et de qualité. Après avoir renouvelé notre flotte de wagons, nous commencerons en 2012 l'introduction de nouvelles locomotives bimodes. L'entretien du matériel roulant étant une des clés importantes d'un service ponctuel, nous avons doté de nouveaux sites d'entretien chacune des stations de départ des lignes de trains. En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage. Par ailleurs, nous poursuivons le programme de bonus/malus, appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. De plus, la phase de déploiement du système OPUS étant maintenant achevée, nous procéderons aussi à l'évaluation et à l'amélioration de tout le système.

Une clientèle du transport collectif métropolitain à fidéliser

Mis en place en novembre 2010, le programme de fidélisation aux transports collectifs OPUS+ diversifie son offre en 2012. Tout d'abord, l'abonnement ordinaire sera bonifié et étendu à toutes les AOT qui le désirent. Viendra s'ajouter l'OPUS+ étudiant, dont l'objectif est double : fidéliser la clientèle étudiante pendant ses études et diminuer le nombre d'abandons du transport collectif lors du passage d'une personne d'un statut d'étudiant à un statut de travailleur. Et OPUS+ entreprise, offert aux employés des petites et moyennes entreprises, avec l'avantage pour les entreprises participantes d'une gestion allégée par rapport à l'OPUS au boulot.

Une rigueur dans la gestion

Outre ces grands défis à relever, l'AMT poursuivra en 2012 les importants efforts entrepris depuis 2010 pour réviser l'ensemble de ses politiques administratives et financières, processus d'affaires et outils de gestion. Rigueur, transparence et efficacité guideront ces travaux, toujours avec le client comme principale préoccupation.

Une révision attendue de la Loi sur l'AMT

L'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités pour l'application de ce décret. Les conclusions sont actuellement examinées par le gouvernement du Québec, avant d'être soumises au Conseil de la CMM pour approbation. Mené en étroite collaboration avec le MTQ et les organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal, ce travail représente une étape importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Budget d'exploitation 2012 EN BREF

BUDGET 2012

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 289,9 M$, en diminution de 0,4 % par rapport au budget amendé de 2011, et en augmentation de 0,8 % par rapport à la prévision 2011. Le budget 2012 n'inclut pas les mesures de mitigation mises en place en 2011 pour combler les problèmes de congestion découlant des travaux effectués sur les ponts.

ACHALANDAGE

Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 2,3 % par rapport à la prévision de 2011.

TARIFICATION

Indexation des tarifs qui reflète l'inflation, soit une hausse de 3,25 %.

Introduction de titres TRAIN dans les zones 1 à 3, ce qui uniformise la tarification du réseau de trains de banlieue dans l'ensemble du territoire desservi par l'AMT.

Réalisation d'un important exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine mené en étroite collaboration avec l'ensemble des organismes de transport et partenaires concernés par cette question.

Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif.

RECETTES TRAM ET TRAIN

Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN en hausse de 5 % par rapport à la prévision 2011, ce qui devrait générer des recettes de 162,3 M$, dont 106,1 M$ à redistribuer aux organismes de transport.

SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Dans l'attente d'un nouveau cadre financier, maintien à un niveau identique à celui de 2011 des aides financières versées aux organismes de transport pour leur contribution au réseau de transport métropolitain. Distribution par l'AMT de 120,6 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, soit notamment :

- 40,5 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro;
- 11,3 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus;
- 10,6 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant;
- 7,8 M$ d'aide à l'intégration tarifaire;
- 1,7 M$ d'aide au transport adapté;
- 48,7 M$ d'aide aux organismes de transport.

TRAINS DE BANLIEUE

Objectif d'achalandage : hausse de 2,2 % par rapport à la prévision 2011. Ratio d'autofinancement : 41,7 %.

Arrivée progressive des nouvelles locomotives bimodes en 2012.

Continuité de l'application du nouveau processus d'entretien préventif visant à assurer une fiabilité supérieure de notre flotte de matériel roulant.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Poursuite de la croissance de l'achalandage de l'Express Chevrier observée sur cet axe métropolitain important. Objectif d'achalandage : hausse de 4 % par rapport à la prévision 2011. Ratio d'autofinancement : 65,8 %.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés pour 2012 s'élèvent à 19,3 M$, ceux de 2011 étant de 18,0 M$. L'augmentation s'explique principalement par l'indexation des coûts de contrats de service, par certaines mesures d'entretien additionnelles, ainsi que par une réallocation des frais de gestion aux activités reliées aux équipements métropolitains.

TRANSPORT ADAPTÉ

Augmentation de la contribution de l'AMT pour la troisième année du nouveau cadre financier en vertu de ses hypothèses d'augmentation de l'inflation.

MESURES DE MITIGATION

L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la grande région métropolitaine à la suite des problèmes de congestion dans la région dues en partie à la restriction d'accès des ponts Mercier et Champlain à l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place en 2011 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région ainsi que diverses autres mesures de mitigation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout de services de transport collectif.

Pour l'année 2012, ces mesures et leur financement feront l'objet de discussions entre l'AMT, le MTQ et leurs divers partenaires. En conséquence, l'impact financier éventuel de ces mesures n'est pas intégré au budget actuel.

SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE

TABLEAU 1
Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2012	PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	2,2%	7,9%	0,5%
Autobus express métropolitains	4,0%	6,1%	5,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	-25,6%	21,8%	0,4%
TRAM 2	-31,4%	9,2%	0,2%
TRAM 3	-0,2%	8,2%	1,7%
TRAM 4 à 8	5,7%	13,6%	1,6%
TOTAL	**-2,8%**	**10,1%**	**1,5%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	83%	83%	77%
Équipements métropolitains	82%	82%	81%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	41,7%	41,9%	38,5%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	65,8%	66,8%	51,7%
Coût par passager/kilomètre trains de banlieue	0,37 $	0,36 $	0,39 $
Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains	0,48 $	0,40 $	0,40 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	5,6 M $	4,7 M $	5,0 M $
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	96%	97%	96%

Le budget 2012 n'inclut pas d'éventuelles mesures de mitigation pour contrer les problèmes de congestion.

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT en équilibre totalise 289,9 M$ en 2012, soit une hausse de 0,8 % par rapport à la prévision 2011 et une baisse de 0,4 % par rapport au budget amendé de 2011. Le budget 2012 n'inclut pas les mesures de mitigation pour contrer les problèmes de congestion. Le budget tient compte des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC) et de la provision en prévision de l'augmentation des coûts des biens et services en 2012. La priorité est accordée, cette année, à l'atteinte d'un meilleur taux de ponctualité sur le réseau de trains de banlieue grâce à des investissements pour stabiliser ses équipements, améliorer ses services et maintenir son patrimoine ainsi qu'à la fidélisation de la clientèle régionale du transport collectif par la valorisation et la promotion de forfaits annuels d'abonnement.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	57 975	20,0%	56 762	56 807	1 213	2,1%	1 168	2,1%
Taxe sur l'essence	97 359	33,6%	94 984	102 472	2 375	2,5%	(5 113)	-5,0%
SOUS-TOTAL	**155 334**	**53,6%**	**151 746**	**159 279**	**3 588**	**2,4%**	**(3 945)**	**-2,5%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	57 044	19,7%	54 002	49 786	3 042	5,6%	7 258	14,6%
Contributions municipales nettes	52 382	18,1%	49 414	49 412	2 968	6,0%	2 970	6,0%
SOUS-TOTAL	**109 426**	**37,8%**	**103 416**	**99 198**	**6 010**	**5,8%**	**10 228**	**10,3%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers et aides	4 423	1,5%	3 800	3 069	623	16,4%	1 354	44,1%
Contributions municipales nettes	482	0,2%	290	589	192	66,2%	(107)	-18,2%
SOUS-TOTAL	**4 905**	**1,7%**	**4 090**	**3 658**	**815**	**19,9%**	**1 247**	**34,1%**
Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ	**6 935**	**2,4%**	**16 129**	**16 859**	**(9 194)**	**-57,0%**	**(9 924)**	**-58,9%**
Autres								
Facturation équipements métropolitains	7 719	2,7%	7 449	7 131	270	3,6%	588	8,2%
Autres revenus	5 550	1,9%	4 688	5 000	862	18,4%	550	11,0%
SOUS-TOTAL	**13 269**	**4,6%**	**12 137**	**12 131**	**1 132**	**9,3%**	**1 138**	**9,4%**
TOTAL	**289 869**	**100,0%**	**287 518**	**291 125**	**2 351**	**0,8%**	**(1 256)**	**-0,4%**
DÉPENSES D'EXPLOITATION								
Subventions								
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	51 825	17,9%	51 219	51 315	606	1,2%	510	1,0%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	10 576	3,6%	9 601	9 782	975	10,2%	794	8,1%
Aide à l'intégration tarifaire	7 796	2,7%	9 376	9 100	(1580)	-16,9%	(1304)	-14,3%
Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités et dépenses afférentes	48 680	16,8%	47 492	50 436	1 188	2,5%	(1756)	-3,5%
SOUS-TOTAL	**118 877**	**41,0%**	**117 688**	**120 633**	**1 189**	**1,0%**	**(1 756)**	**-1,5%**
Trains de banlieue	130 955	45,2%	123 534	123 534	7 421	6,0%	7 421	6,0%
SOUS-TOTAL	**130 955**	**45,2%**	**123 534**	**123 534**	**7 421**	**6,0%**	**7 421**	**6,0%**
Équipements métropolitains	19 297	6,7%	18 621	17 951	676	3,6%	1346	7,5%
SOUS-TOTAL	**19 297**	**6,7%**	**18 621**	**17 951**	**676**	**3,6%**	**1346**	**7,5%**
Autobus express métropolitains	5 830	2,0%	4 871	4 871	959	19,7%	959	19,7%
SOUS-TOTAL	**5 830**	**2,0%**	**4 871**	**4 871**	**959**	**19,7%**	**959**	**19,7%**
Transport adapté	**1680**	**0,6%**	**1631**	**1631**	**49**	**3,0%**	**49**	**3,0%**
Autres								
Soutien au développement	3 090	1,1%	2 300	2 300	790	34,3%	790	34,3%
Dépenses de fonctionnement – AMT	7 449	2,6%	7 189	7 383	260	3,6%	66	0,9%
Réserve pour éventualités	500	0,2%	-	1000	500	-	(500)	-50,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	1600	0,6%	11684	11822	(10 084)	-86,3%	(10 222)	-86,5%
Amortissement et intérêts long terme	591	0,2%	-	-	591	-	591	-
SOUS-TOTAL	**13 230**	**4,6%**	**21 173**	**22 505**	**(7 943)**	**-37,5%**	**(9 275)**	**-41,2%**
TOTAL	**289 869**	**100,0%**	**287 518**	**291 125**	**2 351**	**0,8%**	**(1 256)**	**-0,4%**
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-
AUTRES DÉPENSES ET REVENUS								
Déficit d'exploitation 2009	-	-	-	(10 343)	-	-	10 343	-
Déficit d'exploitaion anticipé 2010	-	-	-	(8 076)	-	-	8 076	-
SOUS-TOTAL	-	-	-	**(18 419)**	-	-	**18 419**	-
Transfert des revenus cumulés du fonds d'immobilisations	-	-	-	18 419	-	-	(18 419)	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-

Le budget 2011 tient compte du déficit de 2009 et du déficit anticipé de 2010, qui seront comblés par un transfert de revenus commerciaux cumulés depuis 1996 dans le fonds d'immobilisations. L'AMT est en démarche pour obtenir l'autorisation gouvernementale relative à ce transfert et ceci en respect de l'article 63 de la loi de l'Agence. Cette démarche vise à éviter de faire assumer les déficits par les partenaires de l'AMT.

1.1. SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

1.1.1. Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits sur l'immatriculation de 30 $. Ces revenus, évalués à 56,8 M$ en 2011, passent à 58,0 M$ en 2012, soit une hausse de 2,1 % par rapport à la prévision 2011.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 $. En 2012, le budget prévoit un montant de 97,4 M$.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
Droit sur l'immatriculation	57 975	37,3%	56 762	56 807	1213	2,1%	1168	2,1%
Taxe sur l'essence	97 359	62,7%	94 984	102 472	2 375	2,5%	(5 113)	-5,0%
SOUS-TOTAL	**155 334**	**100,0%**	**151 746**	**159 279**	**3 588**	**2,4%**	**(3 945)**	**-2,5%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 159)	-0,7%	(1 135)	(1 136)	(23)	2,0%	(22)	2,0%
TOTAL	**154 175**	**99,3%**	**150 611**	**158 143**	**3 564**	**2,4%**	**(3 968)**	**-2,5%**

**Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation.*

1.1.2. Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ 23 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

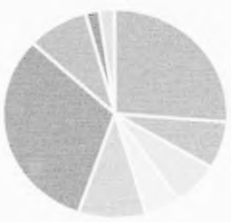
- 10 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes du réseau de trains de banlieue;
- 9 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements, des express métropolitains et du transport adapté;
- 4 % pour la promotion du transport collectif, le soutien au développement et les frais de fonctionnement.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 77 % de celles-ci, est utilisé en soutien au réseau de métro de la STM (26 %), aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine et aux organismes de transport selon les directives gouvernementales.

- 26 % pour le réseau de métro;
- 19 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine;
- 32 % en soutien direct aux organismes de transport (voir p. 23).

L'AMT versera donc 122,0 M$ en 2012 en soutien aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées se détaille comme suit :

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012



Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	40 533	26,29%
Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes	11 292	7,32%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	10 576	6,86%
Aide à l'intégration tarifaire	7 796	5,06%
Réseau de trains de banlieue	15 104	9,80%
Aides à distribuer aux AOT et dépenses afférentes	48 680	31,57%
Équipements métropolitains, Express et transport adapté	13 672	8,87%
Soutien au développement	3 090	2,00%
Fonctionnement AMT et autres	3 432	2,24%

TABLEAU 4

Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	57 975	37,6%	56 762	56 807	1213	2,1%	1168	2,1%
Taxe sur l'essence	97 359	63,1%	94 984	102 472	2 375	2,5%	(5 113)	-5,0%
Frais de gestion SAAQ	(1 159)	-0,8%	(1 135)	(1 136)	(23)	2,0%	(22)	2,0%
SOUS-TOTAL	**154 175**	**100,0%**	**150 611**	**158 143**	**3 564**	**2,4%**	**(3 968)**	**-2,5%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	40 533	26,3%	40 067	40 309	466	1,2%	224	0,6%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	11292	7,3%	11 152	11006	140	1,3%	286	2,6%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	10 576	6,9%	9 601	9782	975	10,2%	794	8,1%
Aide à l'intégration tarifaire	7 796	5,1%	9 376	9 100	(1580)	-16,9%	(1304)	-14,3%
Aides à distribuer aux AOT et dépenses afférentes	48 680	31,6%	47 492	50 436	1 188	2,5%	(1757)	-3,5%
SOUS-TOTAL	**118 877**	**77,1%**	**117 688**	**120 633**	**1 188**	**1,0%**	**(1 756)**	**-1,5%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	15 104	9,8%	11 118	17 863	956	6,8%	(2 759)	-15,4%
Déficit équipements métropolitains	11578	7,5%	11 172	10 820	406	3,6%	758	7,0%
Déficit autobus express métropolitains	411	0,3%	248	589	166	-	(175)	-29,8%
Transport adapté	1680	1,1%	1631	1631	49	3,0%	49	3,0%
Soutien au développement	3 090	2,0%	2 300	2 300	790	34,4%	790	34,4%
Fonctionnement de l'AMT et autres	2 932	1,9%	3 424	3 307	(492)	-14,4%	(375)	-11,3%
Réserve pour éventualités	500	0,3%	-	1000	500	-	(500)	-50,0%
SOUS-TOTAL	**35 298**	**22,9%**	**32 923**	**37 510**	**2 375**	**7,2%**	**(2 212)**	**-5,9%**
TOTAL	**154 175**	**100,0%**	**150 611**	**158 143**	**3 564**	**2,4%**	**(3 968)**	**-2,5%**

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

L'Agence a à cœur d'améliorer les services aux clients liés à la délivrance de ses titres de transport. C'est pourquoi, de concert avec les organismes de transport de la région, elle offre des titres annuels sous forme d'abonnement. Cette offre est progressivement valorisée et diversifiée en fonction des attentes et besoins exprimés par la clientèle. La grille tarifaire 2012 inclut dorénavant ces titres qui rejoignent une clientèle en forte progression, clientèle qui fait du transport collectif son mode de transport privilégié tout au long de l'année.

En 2012, l'AMT prévoit aussi modifier ses distributrices automatiques de titres (DAT) pour qu'elles acceptent les toutes nouvelles cartes de crédit à puce.

L'année 2012 marque aussi, pour l'AMT et ses partenaires, une année de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine. Avec, comme objectif central, l'amélioration des pratiques en vue d'une simplification et d'une meilleure intégration de celles-ci entre les différents modes et réseaux de transport collectif du point de vue de l'usager.

2.1. TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent plus de 91 municipalités.

2.1.1. Indexation des tarifs TRAM

En 2012, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,25 % pour refléter l'inflation.

La variation moyenne des indices des prix à la consommation (IPC) et du transport (IPT) pour la période de juillet 2010 à juin 2011 est respectivement de + 1,85 % et de + 5,34 % pour une moyenne de + 3,59 %.

En conséquence, une indexation moyenne des tarifs des titres de transport TRAM de 3,25 % est proposée à compter du 1er janvier 2012 pour refléter l'inflation.

TABLEAU 5
Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2012	ORD. 2011	ÉTUDIANT 2012	ÉTUDIANT 2011	RÉD. 2012	RÉD. 2011
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,25%	**84,50 $**	82,00 $	**67,50 $**	65,50 $	**50,50 $**	49,00 $
2	TRAM 2	3,25%	**99,00 $**	96,00 $	**79,00 $**	77,00 $	**59,50 $**	57,50 $
3	TRAM 3	3,25%	**117,00 $**	113,00 $	**93,50 $**	90,50 $	**70,00 $**	68,00 $
4	TRAM 4	3,25%	**127,00 $**	123,00 $	**102,00 $**	98,50 $	**76,00 $**	74,00 $
5	TRAM 5	3,25%	**147,00 $**	142,00 $	**118,00 $**	114,00 $	**88,00 $**	85,00 $
6	TRAM 6	3,25%	**177,00 $**	171,00 $	**142,00 $**	137,00 $	**106,00 $**	102,50 $
7	TRAM 7	3,25%	**203,00 $**	197,00 $	**162,00 $**	158,00 $	**122,00 $**	118,00 $
8	TRAM 8	3,25%	**232,00 $**	225,00 $	**186,00 $**	180,00 $	**139,00 $**	135,00 $

2.1.2. Zones tarifaires métropolitaines

Implantée depuis 1998, les huit zones tarifaires de la région métropolitaine sont concentriques autour du centre-ville de Montréal. La configuration de celles-ci régit les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et de performance financière du système tarifaire (recettes perçues).

Pour limiter les glissements d'usagers entre les zones, leurs frontières s'arriment habituellement à une démarcation physique du territoire (autoroute, cours d'eau, etc.) et/ou une limite municipale.

La définition fine de ces zones s'est progressivement raffinée depuis 1998 et, bien que des ajustements soient encore nécessaires, aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour janvier 2012.

2.1.3. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2012. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans ou plus. Un rabais tarifaire de 20 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans. Une carte OPUS avec photo est obligatoire pour se prévaloir de ces rabais.

TABLEAU 6
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.2. TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau. Auparavant offerts uniquement en zones 4 à 7, les titres TRAIN sont élargis à l'ensemble des zones desservies par le train dès janvier 2012. Cette mesure vient compléter et harmoniser la tarification offerte par le réseau de trains de banlieue en pleine cohérence avec le système tarifaire métropolitain.

2.2.1. Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 3,25 %.

TABLEAU 7
Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2012	ORD. 2011	ÉTUDIANT 2012	ÉTUDIANT 2011	RÉD. 2012	RÉD. 2011
TITRES MENSUELS TRAIN								
1	TRAIN 1	-	**73,00 $**	-	**58,50 $**	-	**44,00 $**	-
2	TRAIN 2	-	**84,00 $**	-	**67,00 $**	-	**50,50 $**	-
3	TRAIN 3	-	**99,00 $**	-	**79,00 $**	-	**59,50 $**	-
4	TRAIN 4	3,25%	**117,00 $**	113,00 $	**93,50 $**	90,50 $	**70,00 $**	68,00 $
5	TRAIN 5	3,25%	**125,00 $**	121,00 $	**100,00 $**	97,00 $	**75,00 $**	72,50 $
6	TRAIN 6	3,25%	**150,00 $**	145,00 $	**120,00 $**	116,00 $	**90,00 $**	87,00 $
7	TRAIN 7	3,25%	**173,00 $**	167,00 $	**138,00 $**	134,00 $	**104,00 $**	100,00 $

2.2.2. Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM.

2.2.3. Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

La gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte est maintenue en 2012. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

2.3. TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM et, pour l'Express Chevrier, intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

2.4. RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM

2.4.1. Prévisions 2011-2012

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

Pour les neuf premiers mois de 2011, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 1,4 % par rapport à la même période en 2010. La prévision 2011 est ajustée à 135,7 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2011. De ce montant, 98,5 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 36,0 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,2 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

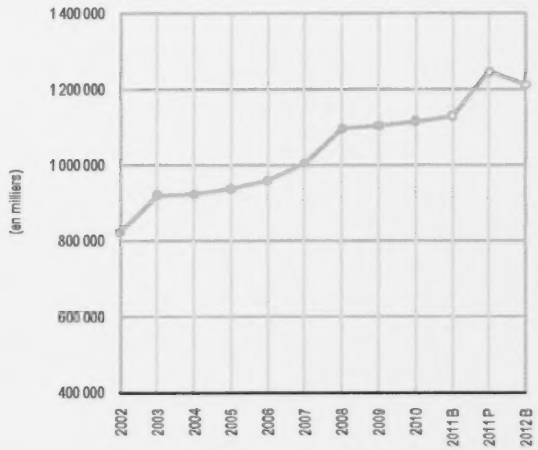
Pour 2012, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 137,7 M$. De ce montant, 106,1 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,0 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains. Cette diminution pour les revenus trains par rapport à 2011 s'explique par un transfert de vente des titres TRAM vers les titres TRAIN des zones 1 à 3.

TABLEAU 8
Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012

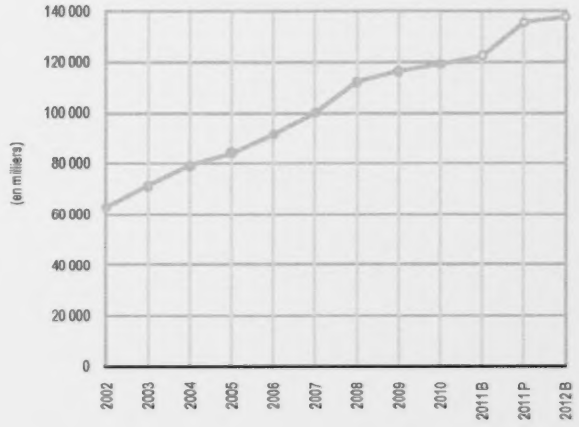
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
TITRES MENSUELS TRAM												
Ventes	823 299	920 969	923 509	936 278	959 480	1005 561	1097 553	1105 058	1116 429	*1130 661*	*1244 879*	*1210 187*
Recettes (en milliers $)	62 930	71074	79 081	84 302	91372	99 846	112 001	116 284	119 301	*122 519*	*135 731*	*137 688*

FIGURE 2
Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012

VENTES DE TITRES MENSUELS



RECETTES MÉTROPOLITAINES



2.4.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- un premier montant, indexé en 2012 à 21,50 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires, à l'exception des titres suivants, qui font l'objet d'ententes particulières :

- les titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique;
- les titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire;
- les titres métropolitains utilisés comme titres locaux pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : l'organisme responsable du réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

En 2012, les données des enquêtes sur l'usage des titres de 2010 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 9
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	54 486	39,6%	49 901	45 230	4 585	9,2%	9 256	20,5%
RTL	22 207	16,1%	20 287	18 381	1920	9,5%	3 826	20,8%
STL	10 665	7,7%	10 762	10 812	(97)	-0,9%	(147)	-1,4%
CIT Laurentides	2 268	1,6%	1826	1412	442	24,2%	856	60,6%
CRT de Lanaudière	4 562	3,3%	4 124	3 642	438	10,6%	920	25,3%
CIT La Presqu'Île	590	0,4%	564	449	26	4,6%	141	31,4%
CIT Sorel-Varennes	2 158	1,6%	2 136	2 015	22	1,0%	143	7,1%
Ville de Sainte-Julie	906	0,7%	938	1035	(32)	-3,4%	(129)	-12,5%
CIT de la Vallée du Richelieu	2 423	1,8%	2 322	2 135	101	4,3%	288	13,5%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 164	0,8%	1173	1180	(9)	-0,8%	(16)	-1,4%
CIT Le Richelain	1221	0,9%	1178	1084	43	3,7%	137	12,6%
CIT Roussillon	913	0,7%	871	721	42	4,8%	192	26,6%
CIT du Haut-Saint-Laurent	297	0,2%	337	383	(40)	-11,9%	(86)	-22,5%
CIT Sud-Ouest	2 255	1,6%	2 068	1835	187	9,0%	420	22,9%
SOUS-TOTAL	**106 115**	**77,1%**	**98 487**	**90 314**	**7 628**	**7,7%**	**15 801**	**17,5%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	29 968	21,8%	36 040	31317	(6 072)	-16,8%	(1349)	-4,3%
Autobus express métropolitains	1605	1,2%	1204	888	401	33,3%	717	80,6%
SOUS-TOTAL	**31 573**	**22,9%**	**37 244**	**32 205**	**(5 671)**	**-15,2%**	**(632)**	**-2,0%**
TOTAL	**137 688**	**100,0%**	**135 731**	**122 519**	**1 958**	**1,4%**	**15 169**	**12,4%**

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2002-2012

(en milliers $)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	20 978	23 069	24 538	25 858	27 854	33 530	39 982	42 502	43 964	*45 230*	*49 901*	*54 486*
RTL	12 181	12 524	13 901	14 406	15 151	15 844	16 987	17 556	17 801	*18 381*	*20 287*	*22 207*
STL	6 865	7 130	7 429	8 214	9 222	9 339	9 999	9 919	10 516	*10 812*	*10 762*	*10 665*
CIT/CRT/Municipalité	7 814	8 284	8 624	9 941	11510	12 982	14 998	15 476	15 323	*15 891*	*17 537*	*18 757*
AMT	15 092	20 067	24 589	25 883	27 635	28 151	30 035	30 831	31698	*32 205*	*37 244*	*31573*
TOTAL	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**116 284**	**119 301**	***122 519***	***135 731***	***137 688***

GRILLE TARIFAIRE 2012 DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET TRAIN

	TITRES TRAM			TITRES TRAIN		
TITRES ET TARIFS ($)	**ORDINAIRE**	**ÉTUDIANT**	**RÉDUIT**	**ORDINAIRE**	**ÉTUDIANT**	**RÉDUIT**
Zone 1						
Forfait annuel	929,50	742,50	555,50	803,00	643,50	484,00
Forfait mensuel	84,50	67,50	50,50	73,00	58,50	44,00
Carnet de 6 billets	17,00	-	10,00	14,50	-	8,50
Billet à l'unité	4,25	-	2,50	3,75	-	2,25
Zone 2						
Forfait annuel	1 089,00	869,00	654,50	924,00	737,00	555,50
Forfait mensuel	99,00	79,00	59,50	84,00	67,00	50,50
Carnet de 6 billets	20,00	-	12,00	17,00	-	10,00
Billet à l'unité	5,00	-	3,00	4,25	-	2,50
Zone 3						
Forfait annuel	1 287,00	1 028,50	770,00	1 089,00	869,00	654,50
Forfait mensuel	117,00	93,50	70,00	99,00	79,00	59,50
Carnet de 6 billets	23,50	-	14,00	20,00	-	12,00
Billet à l'unité	5,75	-	3,50	5,00	-	3,00
Zone 4						
Forfait annuel	1 397,00	1 116,50	836,00	1 287,00	1028,5	770,00
Forfait mensuel	127,00	102,00	76,00	117,00	93,50	70,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	24,00	-	14,50
Billet à l'unité	-	-	-	6,00	-	3,50
Zone 5						
Forfait annuel	1 617,00	1 298,00	968,00	1 375,00	1 100,00	825,00
Forfait mensuel	147,00	118,00	88,00	125,00	100,00	75,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	28,00	-	17,00
Billet à l'unité	-	-	-	7,00	-	4,25
Zone 6						
Forfait annuel	1 947,00	1 562,00	1 166,00	1 650,00	1 320,00	990,00
Forfait mensuel	177,00	142,00	106,00	150,00	120,00	90,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	33,50	-	20,00
Billet à l'unité	-	-	-	8,50	-	5,00
Zone 7						
Forfait annuel	2 233,00	1 782,00	1 342,00	1 903,00	1 518,00	1 144,00
Forfait mensuel	203,00	162,00	122,00	173,00	138,00	104,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	39,00	-	23,50
Billet à l'unité	-	-	-	9,75	-	5,75
Zone 8						
Forfait annuel	2 552,00	2 046,00	1 529,00	-	-	-
Forfait mensuel	232,00	186,00	139,00	-	-	-
Carnet de 6 billets	-	-	-	-	-	-
Billet à l'unité	-	-	-	-	-	-

CLASSIFICATION	
0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	Tarif réduit
18 à 25 ans	Tarif étudiant
65 ans et +	Tarif réduit

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2012

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif étudiant[1]	Tarif réduit[2]
Zone 1	TRAM 1	84,50$	67,50$	50,50$
Zone 2	TRAM 2	99,00$	79,00$	59,50$
Zone 3	TRAM 3	117,00$	93,50$	70,00$
Zone 4	TRAM 4	127,00$	102,00$	76,00$
Zone 5	TRAM 5	147,00$	118,00$	88,00$
Zone 6	TRAM 6	177,00$	142,00$	106,00$
Zone 7	TRAM 7	203,00$	162,00$	122,00$
Zone 8	TRAM 8	232,00$	186,00$	139,00$

[1] Étudiant de 18 à 25 ans
[2] 65 ans ou plus, étudiants de moins de 18 ans

Note : Les tarifs, réduit et étudiant, métropolitains sont offerts sur carte OPUS avec photo. Étudiants : âge au 31 octobre de l'année en cours.

- Express métropolitain
- Trains de banlieue
- Métro
- Territoire des organismes de transport
- Limites des municipalités
- Limites de l'AMT
- Intégration tarifaire hors-territoire

Octobre 2011

3. FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente a été conclue en 2007 entre la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro de la STM pour la période 2007-2011. Cette entente prévoyait qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M$ soit versée pour assumer le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoyait aussi que le déficit résiduel du réseau du métro de la STM (incluant le service de dette non subventionné), évalué à 31,0 M$ en moyenne pour la période 2007-2011, soit pris en charge par les 83 municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'entente prévoyait que l'AMT perçoive la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens, et la redistribue en majeure partie à la STM.

Cette entente se terminait en 2011. L'AMT reproduit à titre indicatif le tableau des contributions versées de 2007 à 2011.

Le nouveau cadre financier proposé par la CMM prévoit un partage du déficit métro.

TABLEAU 11

Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT

(en millions $)

RÉGION	AOT	MUNICIPALITÉ	Moyenne	2007	2008	2009	2010	2011
Couronne nord	CIT Laurentides	Blainville	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
		Boisbriand	0,021 $	- $	0,019 $	0,023 $	0,030 $	0,034 $
		Bois-des-Filion	0,010 $	- $	0,009 $	0,011 $	0,014 $	0,017 $
		Deux-Montagnes	0,043 $	- $	0,040 $	0,048 $	0,060 $	0,070 $
		Lorraine	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,046 $
		Mirabel	0,020 $	- $	0,018 $	0,021 $	0,027 $	0,031 $
		Oka	0,006 $	- $	0,006 $	0,007 $	0,009 $	0,010 $
		Pointe-Calumet	0,014 $	- $	0,013 $	0,015 $	0,019 $	0,022 $
		Rosemère	0,043 $	- $	0,039 $	0,047 $	0,059 $	0,068 $
		Sainte-Anne-des-Plaines	0,009 $	- $	0,008 $	0,010 $	0,012 $	0,014 $
		Sainte-Marthe-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Sainte-Thérèse	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Saint-Eustache	0,047 $	- $	0,043 $	0,051 $	0,065 $	0,075 $
		Saint-Jérôme	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,045 $
		Saint-Joseph-du-Lac	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
	SOUS-TOTAL		0,360 $	- $	0,329 $	0,394 $	0,501 $	0,576 $
	MRC Les Moulins	Mascouche	0,039 $	- $	0,036 $	0,043 $	0,054 $	0,062 $
		Terrebonne	0,167 $	- $	0,153 $	0,183 $	0,233 $	0,267 $
	SOUS-TOTAL		0,206 $	- $	0,189 $	0,226 $	0,287 $	0,330 $
	MRC L'Assomption	Charlemagne	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		L'Assomption	0,025 $	- $	0,023 $	0,027 $	0,035 $	0,040 $
		Repentigny	0,228 $	- $	0,208 $	0,249 $	0,317 $	0,364 $
		Saint-Sulpice	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
	SOUS-TOTAL		0,270 $	- $	0,247 $	0,296 $	0,375 $	0,431 $
SOUS-TOTAL			0,836 $	- $	0,764 $	0,916 $	1,162 $	1,337 $
Couronne ouest	CIT La Presqu'île	Hudson	0,003 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		L'Île-Perrot	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,011 $	0,012 $
		Pincourt	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
		Vaudreuil-Dorion	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
	SOUS-TOTAL		0,050 $	- $	0,046 $	0,055 $	0,069 $	0,080 $
	Autres municipalités	Les Cèdres	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,001 $	0,001 $
		L'Île-Cadieux	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Pointe-des-Cascades	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Lazare	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
		Terrasse-Vaudreuil	0,006 $	- $	0,005 $	0,007 $	0,008 $	0,010 $
		Vaudreuil-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,025 $	- $	0,023 $	0,028 $	0,035 $	0,040 $
SOUS-TOTAL			0,075 $	- $	0,069 $	0,082 $	0,104 $	0,120 $
Coronne sud	CIT Sud-Ouest	Beauharnois	0,002 $	- $	0,002 $	0,003 $	0,003 $	0,004 $
		Châteauguay	0,154 $	- $	0,141 $	0,169 $	0,214 $	0,246 $
		Kahnawake	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Léry	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,010 $	0,012 $
	SOUS-TOTAL		0,164 $	- $	0,150 $	0,179 $	0,228 $	0,262 $
	CIT du Haut-Saint-Laurent	Mercier	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	SOUS-TOTAL		0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	CIT Roussillon	Delson	0,012 $	- $	0,011 $	0,013 $	0,017 $	0,019 $
		Saint-Constant	0,056 $	- $	0,051 $	0,061 $	0,078 $	0,090 $
		Sainte-Catherine	0,024 $	- $	0,022 $	0,027 $	0,034 $	0,039 $
	SOUS-TOTAL		0,092 $	- $	0,084 $	0,101 $	0,128 $	0,148 $
	CIT Le Richelain	Candiac	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
		La Prairie	0,068 $	- $	0,062 $	0,075 $	0,095 $	0,109 $
		Saint-Philippe	0,003 $	- $	0,003 $	0,003 $	0,004 $	0,005 $
	SOUS-TOTAL		0,091 $	- $	0,083 $	0,099 $	0,126 $	0,145 $
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	Carignan	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,007 $	0,009 $
		Chambly	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Richelieu	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
	SOUS-TOTAL		0,059 $	- $	0,054 $	0,065 $	0,082 $	0,094 $
	CIT de la Vallée du Richelieu	Beloeil	0,040 $	- $	0,037 $	0,044 $	0,056 $	0,065 $
		McMasterville	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Mont-Saint-Hilaire	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Otterburn Park	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		Saint-Basile-le-Grand	0,052 $	- $	0,047 $	0,057 $	0,072 $	0,083 $
	SOUS-TOTAL		0,134 $	- $	0,123 $	0,147 $	0,187 $	0,215 $
	Ville de Sainte-Julie	Sainte-Julie	0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	SOUS-TOTAL		0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	CIT Sorel-Varennes	Contrecoeur	0,006 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,008 $	0,009 $
		Saint-Amable	0,004 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		Varennes	0,080 $	- $	0,073 $	0,088 $	0,111 $	0,128 $
		Verchères	0,008 $	- $	0,007 $	0,009 $	0,011 $	0,013 $
	SOUS-TOTAL		0,097 $	- $	0,089 $	0,107 $	0,136 $	0,156 $
	Autres municipalités	Calixa-Lavallée	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Isidore	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Jean-Baptiste	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Mathias-sur-Richelieu	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Saint-Mathieu	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
		Saint-Mathieu-de-Beloeil	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,012 $	- $	0,011 $	0,014 $	0,018 $	0,020 $
SOUS-TOTAL			0,721 $	- $	0,656 $	0,786 $	0,998 $	1,166 $
Laval	Société de transport de Laval	Laval	1,641 $	- $	1,500 $	1,798 $	2,282 $	2,624 $
Longueuil	Réseau de transport de Longueuil	Longueuil	2,539 $	- $	2,320 $	2,782 $	3,530 $	4,060 $
Montréal	Société de transport de Montréal	Montréal	25,137 $	- $	21,493 $	28,856 $	34,381 $	40,957 $
TOTAL			**30,949 $**	**- $**	**26,802 $**	**35,220 $**	**42,458 $**	**50,263 $**

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

L'AMT attribue une aide financière aux organismes de transport en commun afin de compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et métro. Elle consacre ainsi, depuis 1996, près de 66 % de la contribution qu'elle reçoit des automobilistes pour le financement des aides financières aux organismes de transport collectif. Ces aides se subdivisent en deux catégories, soit l'aide au réseau de transport métropolitain (autobus et métro) et l'aide au système tarifaire métropolitain.

De par leur nature, ces aides sont directement reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et à la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée au prolongement du métro à Laval et aux effets de la Politique québécoise sur le transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides depuis 2007 et atteint 87,0 M$ pour 2012.

Bien que le plafond de 69,8 M$ fixé pour ces aides est maintenu en 2012, tous les nouveaux services mis en place par les organismes de transport depuis 2007 pour l'exploitation des réseaux d'autobus et de métro sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

L'AMT attribue aussi une nouvelle aide financière aux organismes de transport depuis mai 2010. Cette aide est financée par une majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 47,7 M$ en 2012. L'augmentation des dépenses afférentes provient de l'addition de ressources internes et externes pour réviser les processus d'affaires relatifs au nouveau cadre financier, ainsi que pour maintenir le cadre financier actuel, et assurer un suivi adéquat sur le cadre financier de transition.

Enfin, l'AMT verse une aide financière aux services de transport adapté. Cette aide représente 1,7 M$ en 2012.

TABLEAU 12
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
AIDE MÉTRO								
STM	40 533	-	40 067	40 309	466	1,2%	224	0,6%
SOUS-TOTAL	**40 533**	**100%**	**40 067**	**40 309**	**466**	**1,2%**	**224**	**0,6%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	12 129	41,4%	12 586	11997	(457)	-3,6%	131	1,1%
RTL	4 843	16,6%	4 734	4 966	109	2,3%	(122)	-2,5%
STL	4 718	16,1%	4 971	5 085	(253)	-5,1%	(367)	-7,2%
AMT - Autobus express métropolitains	590	2,0%	546	552	44	8,1%	38	6,9%
AMT - Trains de banlieue	2 489	8,5%	2 270	2 277	219	9,7%	212	9,3%
CIT Laurentides	897	3,1%	1 146	1206	(249)	-21,7%	(309)	-25,6%
CRT de Lanaudière	851	2,9%	793	789	58	7,3%	62	7,9%
CIT La Presqu'Île	272	0,9%	263	148	8	3,2%	124	83,8%
CIT Sorel-Varennes	236	0,8%	229	238	7	2,9%	(2)	-0,8%
Ville de Sainte-Julie	216	0,7%	215	230	(1)	-0,3%	(15)	-6,6%
CIT de la Vallée du Richelieu	400	1,4%	394	407	6	1,5%	(8)	-1,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	368	1,3%	359	337	9	2,5%	30	9,0%
CIT Le Richelain	385	1,3%	375	372	-	-	13	3,4%
CIT Roussillon	260	0,9%	252	234	8	3,0%	26	11,0%
CIT du Haut-Saint-Laurent	75	0,3%	77	95	(2)	-2,5%	(20)	-21,2%
CIT Sud-Ouest	537	1,8%	518	554	19	3,7%	(17)	-3,1%
SOUS-TOTAL	**29 264**	**100,0%**	**29 728**	**29 489**	**(464)**	**-1,6%**	**(225)**	**-0,8%**
Aides à distribuer aux AOT	47 680	-	47 492	50 436	188	0,4%	(2 757)	-5,5%
TOTAL	**117 477**	**-**	**117 287**	**120 234**	**190**	**0,2%**	**(2 757)**	**-2,3%**
Dépenses afférentes	1400	-	400	400	1000	250,0%	1000	250,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**118 877**	**-**	**117 687**	**120 634**	**1 190**	**1,0%**	**(1 757)**	**-1,5%**

4.1. AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager;
- l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe;
- l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.

TABLEAU 13
Répartition de l'aide au métro – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012	PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
AIDE MÉTRO							
STM	40 533	40 067	40 309	466	1,2%	224	0,6%
Total aide métro	**40 533**	**40 067**	**40 309**	**466**	**1,2%**	**224**	**0,6%**

TABLEAU 14
Répartition de l'aide aux autobus – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012	PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
AIDE AUTOBUS							
STM	4 781	4 726	4 394	55	1,2%	387	8,8%
RTL	2 527	2 498	2 670	29	1,2%	(143)	-5,4%
STL	580	573	592	7	1,2%	(12)	-2,1%
AMT - Autobus express métropolitains	434	429	436	5	1,2%	(2)	-0,5%
CIT Laurentides	10	10	12	-	-	(2)	-19,0%
CRT de Lanaudière	448	443	438	5	1,2%	10	2,3%
CIT Sorel-Varennes	92	91	86	1	0,7%	5	6,2%
Ville de Sainte-Julie	125	124	124	1	1,0%	2	1,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	132	131	140	1	0,8%	(8)	-5,8%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	232	230	216	2	1,0%	16	7,4%
CIT Le Richelain	273	270	266	3	1,2%	7	2,6%
CIT Roussillon	167	165	148	2	1,4%	19	12,7%
CIT du Haut-Saint-Laurent	52	51	63	1	1,6%	(11)	-17,8%
CIT Sud-Ouest	361	356	385	5	1,3%	(25)	-6,4%
Total aide autobus	**10 214**	**10 097**	**9 970**	**117**	**1,2%**	**244**	**2,5%**

TABLEAU 15
Répartition de l'aide au rabattement – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012	PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS							
STM	256	250	240	6	2,4%	16	6,6%
RTL	27	25	27	2	8,0%	-	-
STL	73	71	69	2	2,3%	4	5,7%
CIT Laurentides	137	133	139	4	2,9%	(2)	-1,6%
CIT de la Vallée du Richelieu	85	80	73	5	6,7%	12	17,2%
CIT Roussillon	15	14	14	1	7,1%	-	-
CIT Le Richelain	3	3	3	-	-	-	-
CIT La Presqu'Île	82	79	71	3	3,7%	12	16,4%
Total aide rabattement aux trai	**678**	**655**	**636**	**23**	**3,5%**	**42**	**6,6%**

4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40 %) et étudiant (20 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 16
Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
STM	3 732	35,3%	3 414	3 506	318	9,3%	227	6,5%
RTL	1848	17,5%	1625	1599	223	13,7%	249	15,6%
STL	825	7,8%	807	891	18	2,2%	(67)	-7,5%
AMT - Trains de banlieue	2 489	23,5%	2 237	2 258	252	11,3%	231	10,2%
AMT - Autobus express métropolitains	144	1,4%	105	87	39	37,5%	57	65,8%
CIT Laurentides	169	1,6%	134	118	35	26,4%	51	43,6%
CRT de Lanaudière	380	3,6%	341	349	39	11,3%	31	8,8%
CIT La Presqu'Île	50	0,5%	44	40	6	13,0%	10	24,7%
CIT Sorel-Varennes	144	1,4%	138	151	6	4,4%	(7)	-4,8%
Ville de Sainte-Julie	89	0,8%	90	104	(1)	-0,9%	(15)	-14,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	183	1,7%	175	186	8	4,3%	(4)	-2,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	135	1,3%	125	117	10	8,4%	19	16,0%
CIT Le Richelain	112	1,1%	105	106	7	6,5%	6	5,4%
CIT Roussillon	78	0,7%	73	71	5	6,2%	6	9,0%
CIT du Haut-Saint-Laurent	22	0,2%	26	32	(4)	-15,8%	(10)	-31,1%
CIT Sud-Ouest	176	1,7%	162	167	14	8,9%	10	5,9%
TOTAL	**10 576**	**100,0%**	**9 601**	**9 782**	**975**	**10,2%**	**794**	**8,1%**

TABLEAU 17
Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
STM	3 358	43,1%	4 195	3 858	(837)	-20,0%	(500)	-13,0%
RTL	440	5,6%	585	670	(145)	-24,7%	(230)	-34,3%
STL	3 241	41,6%	3 520	3 533	(279)	-7,9%	(292)	-8,3%
AMT - Express métropolitains	12	0,1%	12	29	-	-	(17)	-59,6%
AMT - Trains de banlieue	-	-	33	17	(33)	-100,0%	(17)	-100,0%
CIT Laurentides	581	7,5%	869	937	(288)	-33,2%	(356)	-38,0%
Ville de Sainte-Julie	-	-	1	2	(1)	-100,0%	(2)	-100,0%
CRT de Lanaudière	23	0,3%	9	2	14	155,6%	21	1063,5%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	-	-	8	8	(8)	-100,0%	(8)	-100,0%
CIT La Presqu'Île	110	1,8%	110	37	-	-	102	274,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	-	-	4	4	(4)	-100,0%	(4)	-100,0%
CIT du Haut-Saint-Laurent	1	-	-	-	1	-	1	-
CIT Sud-Ouest	-	-	-	3	-	-	(3)	-100,0%
TOTAL	**7 796**	**100,0%**	**9 376**	**9 100**	**(1 580)**	**-16,9%**	**(1 304)**	**-14,3%**

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20 % pour le tarif étudiant, 40 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'évaluation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 18
Tarifs locaux de référence pour 2011 et 2012

ZONE	ORDINAIRE		ÉTUDIANT		RÉDUIT	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1	**73,00 $**	70,50 $	**58,50 $**	56,50 $	**44,00 $**	42,50 $
2	**78,00 $**	75,50 $	**62,50 $**	60,50 $	**47,00 $**	45,50 $
3	**81,50 $**	79,00 $	**65,00 $**	63,00 $	**49,00 $**	47,50 $
4	**93,50 $**	90,50 $	**75,00 $**	72,50 $	**56,00 $**	54,50 $
5	**105,50 $**	102,00 $	**84,00 $**	81,50 $	**63,00 $**	61,00 $
6	**133,00 $**	129,00 $	**106,00 $**	103,00 $	**80,00 $**	77,50 $
7	**167,00 $**	162,00 $	**134,00 $**	130,00 $	**100,00 $**	97,00 $
8	**200,00 $**	194,00 $	**160,00 $**	155,00 $	**120,00 $**	116,00 $

4.3. AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent, via le Programme d'aide métropolitaine.

Cette aide finance les déplacements métropolitains en transport adapté à hauteur de 10 $ par déplacement éligible. Révisées en 2010, les modalités de cette aide sont étroitement liées à celles du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du MTQ.

En 2012, la contribution globale de l'AMT pour le transport adapté est augmentée par rapport à celle de 2011 et totalise 1,68 M $.

Un plafond est fixé par STA sur la base de l'indexation de 3 % du budget consacré à cette aide, de l'achalandage 2011 et de la prévision 2012.

En 2013, pour fins de cohérence avec les autres aides financières versées par l'AMT et d'équité entre les STA impliqués, la règle de plafonnement sera révisée et un plafonnement uniforme sera appliqué. En conséquence, le plafond établi par Service en 2012 tient aussi compte de cette transition vers un plafonnement uniforme.

TABLEAU 19
Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
STM	217	12,9%	207	207	11	5,2%	11	5,3%
STL	532	31,7%	532	532	-	-	-	-
RTL	487	29,0%	477	477	10	2,1%	10	2,1%
Ville de Candiac	79	4,7%	45	45	35	77,0%	35	77,0%
Ville de Chambly	40	2,4%	40	64	-	-	(24)	-38,1%
Ville de Châteauguay	9	0,6%	8	8	2	20,2%	2	20,2%
MRC Les Moulins	31	1,8%	31	31	-	-	-	-
MRC de Marguerite-D'Youville	110	6,5%	110	110	-	-	-	-
MRC de L'Assomption	75	4,4%	61	61	13	21,8%	13	21,8%
Ville de Vaudreuil-Dorion	16	1,0%	11	13	5	49,3%	3	21,7%
RITA de la Vallée du Richelieu	15	0,9%	12	22	3	25,9%	(7)	-33,3%
CIT Laurentides	19	1,1%	17	17	2	13,9%	2	13,9%
Autres	50	3,0%	80	44	(30)	-37,4%	6	14,1%
TOTAL	**1680**	**100,0%**	**1631**	**1631**	**49**	**3,0%**	**49**	**3,0%**

4.4. AIDE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Le gouvernement du Québec a adopté le décret n°1183-2010 concernant les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT.

Pour l'application de ce décret, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues par ce décret, dont l'objet est de distribuer entre les organismes de transport une aide de 48,7 M$ (incluant dépenses afférentes).

Ces travaux ont permis de verser l'ensemble des montants provisoires prévus en 2010 et 2011 par le décret ainsi que de vérifier les conditions posées par le décret.

Dès réception d'un avis gouvernemental quant à la conformité de l'application des modalités et conditions du décret, l'AMT soumettra au Conseil de la CMM, pour approbation, un état définitif de la distribution 2010 du produit de la majoration de la taxe sur l'essence et informera les organismes de transport des montants à prévoir pour 2011 et 2012.

Ce travail mené en étroite collaboration avec le MTQ et des organismes de transport représente une étape additionnelle importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Les montants distribués représentent un apport significatif au financement des services et équipements de transport collectif métropolitain en 2010, 2011 et 2012.

5. ACHALANDAGE AMT

5.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Pour l'année 2011, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les sept premiers mois d'exercice, est évaluée à 16 695 300 passagers annuels.

Pour l'année 2012, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,2 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2011; l'achalandage est ainsi évalué à 17 058 200 passagers annuels.

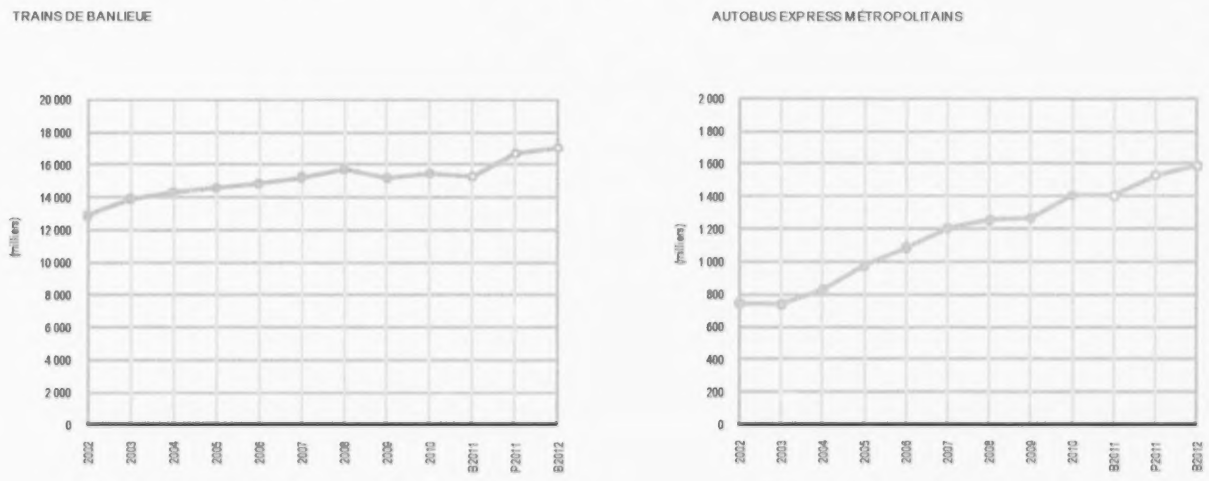
La mise en service des nouvelles voitures multiniveaux afin d'accroître la capacité d'accueil des trains de banlieue (qui était saturée depuis les dernières années) est notamment responsable de cette croissance.

5.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Pour l'année 2011, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les sept premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 527 000 passagers annuels.

Pour l'année 2012, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 4,0 % par rapport à la prévision 2011 pour l'Express Chevrier; son achalandage est évalué à 1 588 000 passagers annuels.

FIGURE 3
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2002-2012



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

Axe de services métropolitains
Axe de services métropolitains à l'étude
Voie réservée
Voie réservée à l'étude
Express métropolitain
Terminus métropolitain et terminus métropolitain à l'étude
Stationnement incitatif métropolitain et stationnement incitatif métropolitain à l'étude
Gare et gare projetée
Station de métro
Métro
Train de banlieue et gare
Train de l'Est (ligne Mascouche) et gare projetée
Tunnel Mont-Royal

Note : le nom des gares projetées et à l'étude sont à confirmer.

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2010	PRÉVISION 2011 [1]	OBJECTIF 2012
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	116	219	219	219
	Achalandage annuel	40,7 M	71,3 M	71,6 M	71,6 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	23	23	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 370	13 653	13 653
	Achalandage annuel	0,6 M	2,7 M	2,8 M	2,8 M
	Taux d'utilisation	63%	80%	0%	0%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,9 M	23,9 M	23,9 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,405 M	1,527 M	1,588 M

[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2011 : prévision annuelle basée sur sept mois d'achalandage*

6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composeront, en 2012, de 16 terminus et de diverses mesures préférentielles, dont 31 voies réservées, et 23 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

La diminution des coûts de stationnements s'explique par la réallocation des coûts de location au fonds d'immobilisations. L'Agence s'est appliquée à repositionner son réseau de billetteries depuis 2010 et cette restructuration se complétera en 2012 avec la révision des contrats de gestion de nos deux billetteries situées sur le territoire de Laval. Les billetteries des stations de métro Angrignon et Cartier ont dû être déménagées pour offrir une meilleure accessibilité et une meilleure conformité au nouveau système de carte à puce. Ce repositionnement a aussi permis d'augmenter les revenus de commercialisation du site Cartier.

Un programme de bonus/malus est maintenant appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. De plus, la phase de déploiement du système OPUS étant maintenant achevée, l'AMT procédera aussi à l'évaluation et à l'amélioration de tout le système.

En cohérence avec les contributions municipales du réseau de trains de banlieue, les organismes de transport contribuent à 40,0 % du coût de ces équipements et l'AMT en assume les 60 % résiduels.

TABLEAU 20
Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	7 719	100%	7 449	7 131	270	3,6%	588	8,2%
TOTAL	**7 719**	**100%**	**7 449**	**7 131**	**270**	**3,6%**	**588**	**8,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	11763	61,0%	10 791	10 791	972	9,0%	972	9,0%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	2 886	15,0%	3 009	2 701	(123)	-4,1%	185	6,8%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	1919	9,9%	2 454	2 092	(535)	-21,8%	(173)	-8,3%
Coûts d'exploitation et de gestion – Billetteries	2 728	14,1%	2 367	2 367	361	15,2%	361	15,2%
TOTAL	**19 297**	**100%**	**18 621**	**17 951**	**676**	**3,6%**	**1 346**	**7,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**11 578**	**-**	**11 172**	**10 820**	**406**	**3,6%**	**758**	**7,0%**

FIGURE 4
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2002-2012

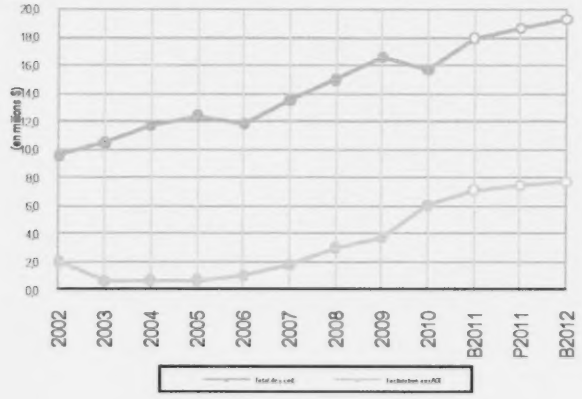


TABLEAU 21

Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
STM	1558	20,2%	1615	1544	(57)	-3,5%	14	0,9%
RTL	2060	26,7%	2080	1991	(20)	-1,0%	69	3,4%
STL	1808	23,4%	1621	1552	187	11,6%	257	16,5%
AMT	169	2,2%	166	159	2	1,2%	10	6,3%
CIT Roussillon	126	1,6%	124	118	2	1,8%	7	6,3%
CIT du Haut-Saint-Laurent	34	0,4%	37	36	(4)	-9,7%	(2)	-5,7%
CIT Sud-Ouest	203	2,6%	182	174	21	11,7%	29	16,7%
CIT de la Vallée du Richelieu	46	0,6%	42	40	4	10,4%	6	15,3%
CIT Le Richelain	214	2,8%	206	198	8	3,9%	17	8,5%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	169	2,2%	164	157	5	3,0%	12	7,6%
Ville de Sainte-Julie	66	0,9%	72	69	(6)	-7,8%	(3)	-3,7%
CIT Laurentides	353	4,6%	295	283	58	19,7%	71	25,0%
CRT de Lanaudière	413	5,4%	375	359	38	10,2%	54	15,1%
CIT Sorel-Varennes	68	0,9%	68	65	-	-	3	4,7%
CIT du Haut-Richelieu	386	5,0%	394	378	(8)	-2,0%	9	2,3%
Autres	46	0,6%	8	8	38	455,0%	38	479,7%
TOTAL	**7 719**	**100,0%**	**7 449**	**7 131**	**270**	**3,6%**	**591**	**8,3%**

6.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite sur une base annuelle un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville). Les coûts de ce service prévus pour 2012 totalisent 5,8 M$, comparativement à 4,9 M$ dans la prévision 2011. Les recettes prévues en 2012 sont de 3,8 M$. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 65,8 % au budget de 2012, par rapport à 51,7 % au budget de 2011.

En 2012, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,4 M$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation.

TABLEAU 22
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Revenus usagers	3 833	70,8%	3 254	2 517	579	17,8%	1316	52,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	144	2,7%	105	87	39	37,5%	57	66,0%
Aide à l'intégration tarifaire	12	0,2%	12	29	-	-	(17)	-60,1%
PAGASTC – MTQ	511	9,4%	533	624	(22)	-4,2%	(113)	-18,1%
Contributions municipales	482	8,9%	290	589	192	66,3%	(107)	-18,1%
Aide métropolitaine	434	8,0%	429	436	5	1,2%	(2)	-0,4%
TOTAL REVENUS	**5 416**	**100,0%**	**4 623**	**4 282**	**793**	**17,2%**	**1 134**	**26,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gesti	5 830	100,0%	4 871	4 871	959	19,7%	959	19,7%
TOTAL DÉPENSES	**5 830**	**100,0%**	**4 871**	**4 871**	**959**	**19,7%**	**959**	**19,7%**
DÉFICIT	**414**	**-**	**248**	**589**	**166**	**66,8%**	**(175)**	**-29,8%**
Achalandage (milliers)	1588	-	1527	1439	61	4,0%	149	10,4%
Ratio d'autofinancement (%)	65,8	-	66,8	51,7	(1)	-1,6%	14	27,2%

TABLEAU 23
Revenus et dépenses – Express – 2002-2012

(en milliers $)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 B	2011 P	2012 B
REVENUS												
Recettes usagers	1 005	1 072	1 308	1 443	1 681	2 296	2 373	2 595	2 579	2 517	3 254	3 833
Aide aux tarifs réduit et étudiant	23	38	45	43	56	58	49	-	-	87	105	144
Aide métropolitaine	258	277	299	360	414	-	354	-	-	436	429	434
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	64	87	8	59	-	-	29	12	12
Contributions municipales	222	167	170	180	432	374	29	706	453	589	290	482
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	45	-	-	-	-
PAGASTC - MTQ	-	-	-	-	-	-	40	210	115	624	533	511
TOTAL	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 735**	**2 944**	**3 556**	**3 147**	**4 282**	**4 623**	**5 416**
DÉPENSES												
Dépenses	2 338	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	4 412	4 571	4 871	4 871	5 830
TOTAL	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 449**	**3 556**	**4 412**	**4 571**	**4 871**	**4 871**	**5 830**
INDICATEURS												
Achalandage (milliers)	745	765	891	973	1 149	1 269	1 269	1 268	1 405	1 439	1 527	1 588
Ratio d'autofinancement (%)	43,0	49,6	54,0	52,5	55,8	66,5	66,7	58,8	56,4	51,7	66,8	65,8

6.2.1. Express Chevrier

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les municipalités desservies par ce service assument 50 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2012, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,8 M$, soit une augmentation de 17,8 % par rapport à la prévision 2011.

Dépenses

Pour 2011 et 2012, les dépenses prévues sont respectivement de 4,9 M$ et 5,8 M$, soit une augmentation en 2012 de 0,9 M$ par rapport à la prévision 2011.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,5 M$ en 2012.

Le ratio d'autofinancement est de 65,8 % en 2012.

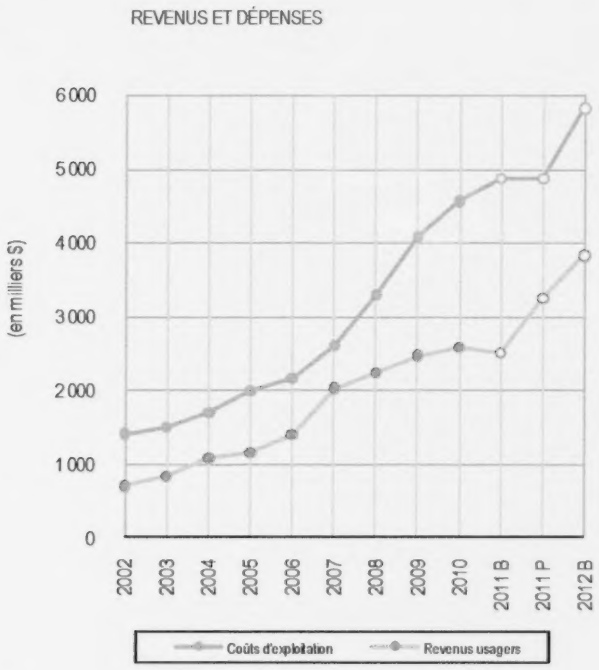
TABLEAU 24
Contributions municipales – Express métropolitains – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	281	58,5%	169	285	111	65,9%	(4)	-1,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignai	68	14,1%	41	92	27	65,3%	(24)	-26,0%
CIT Le Richelain	53	11,0%	32	71	21	65,2%	(18)	-25,8%
CIT Rousillon	6	1,2%	4	10	2	50,0%	(4)	-41,7%
CIT de la Vallée du Richelieu	6	1,2%	3	11	3	100,0%	(8)	-58,3%
Ville de Sainte-Julie	-	-	-	10	-	-	(10)	-100,0%
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	68	14,0%	41	107	27	64,8%	(40)	-37,1%
TOTAL	**482**	**100,0%**	**290**	**589**	**191**	**65,7%**	**(107)**	**-18,1%**

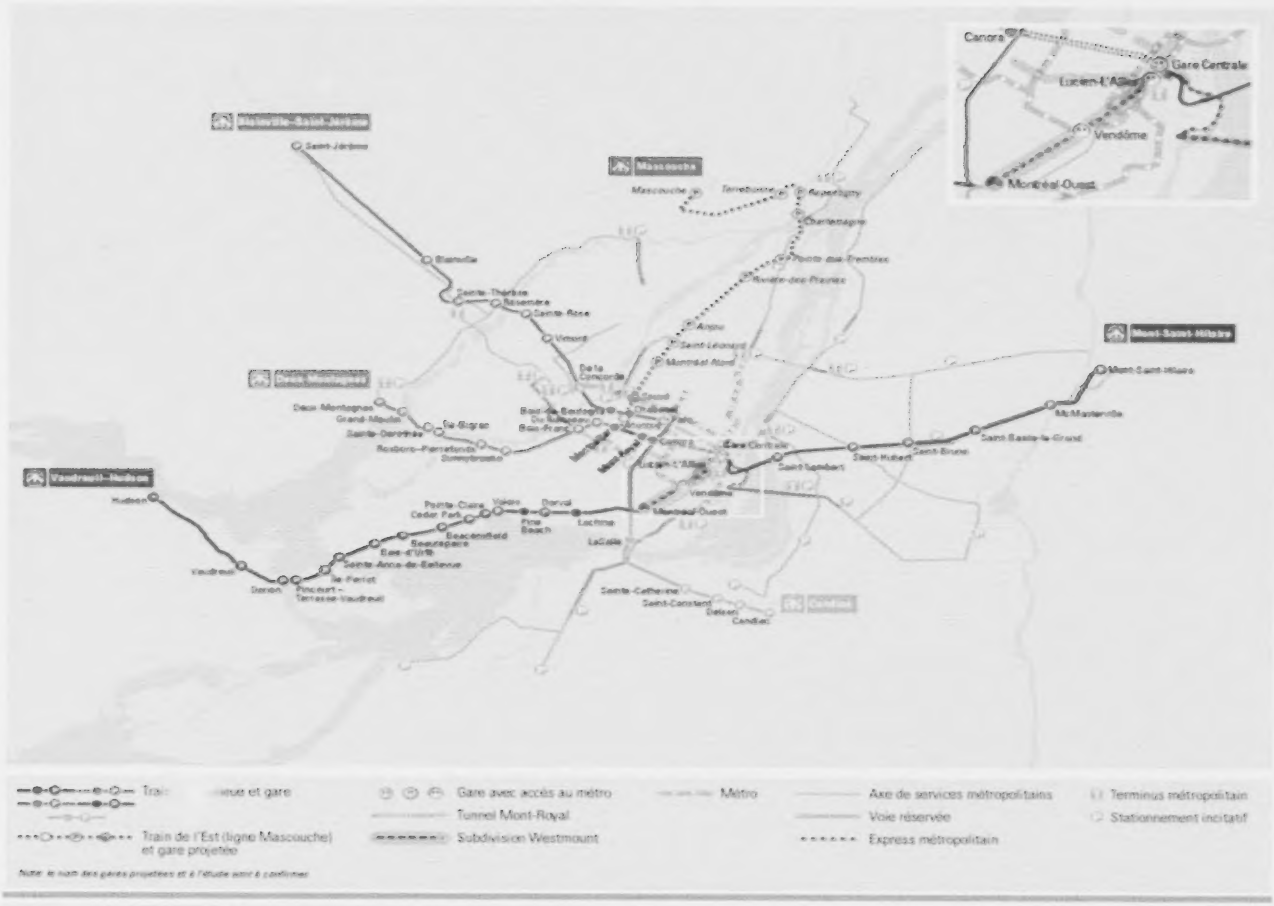
TABLEAU 25
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
EXPRESS CHEVRIER												
Coûts d'exploitation (milliers $)	1412	1503	1697	1986	2 169	2605	3305	4 081	4571	*4 871*	*4 871*	*5 830*
Revenus usagers nets (milliers $)	703	838	1088	1 157	1399	2027	2 232	2 471	2579	*2 517*	*3 254*	*3 833*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	457	521	590	716	870	1049	1269	1268	1405	*1439*	*1527*	*1588*
Ratio d'autofinancement (%)	49,7	55,8	64,1	58,3	64,5	77,8	67,5	60,5	56,4	*51?*	*66,8*	*65,8*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,18	0,19	0,23	0,18	0,17	0,17	0,27	0,33	0,37	*0,40*	*0,40*	*0,48*

FIGURE 5
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012



7. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



Note : le nom des gares projetées et à l'étude sont à confirmer.

LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	204,4
Départs/jour	49	27	20	14	12	122
Départs/semaine	279	149	100	70	60	658
Gares	12	18	10 (+3)[1]	6 (+1)[2]	5 (+3)[1]	51
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	38
Places de stationnement 2010	5 961	3 606	3 069	2 849	876	16 361
Achalandage 2010	7 347 200	3 421 700	2 196 000	1 833 900	672 900	15 471 700
Prévision achalandage 2011[3]	7 505 700	3 802 500	2 481 100	2 120 000	786 000	16 695 300
Objectif achalandage 2012	7 505 700	3 916 600	2 555 500	2 247 200	833 200	17 058 200

[1] *Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac*

[2] *Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire*

[3] *Estimation de l'achalandage annuel 2011 : prévision annuelle basée sur sept mois d'achalandage*

7.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Renouvellement de la flotte

Les nouvelles voitures multiniveaux ont été complètement déployées sur notre réseau et nous avons reçu, en juin dernier, notre première locomotive bimode. Nous commencerons en 2012 le déploiement de ces nouvelles locomotives.

Cette nouvelle flotte permettra d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil et d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante.

Une qualité de service à maintenir

Entre-temps, nous devons composer avec la flotte de locomotives existante et nous avons pris tous les moyens à notre disposition pour éviter à notre clientèle les tracas occasionnés par des défaillances. Par exemple, nous avons investi dans des locomotives supplémentaires afin d'éviter les problèmes de fiabilité.

Le budget 2012 reflète des investissements importants dans les plans d'entretien transitoire et la mise en place de plusieurs mesures visant à assurer un service de qualité, tout au long des prochaines années. De plus, de nouveaux sites d'entretien associés aux nouvelles voitures 3000 sont maintenant en fonction à chacune des stations de départ des lignes de trains.

En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ nous a ainsi autorisés, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du CP. Nous travaillons aussi à un scénario pour construire le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du CN.

Par ailleurs, l'AMT a investi dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et une amélioration de ce service.

De plus, afin de faciliter l'accessibilité au réseau, nous prévoyons l'ajout de places de stationnement aux gares Vimont, Saint-Hubert et Mont-Saint-Hilaire.

Finalement, afin de répondre à la demande de certains de nos partenaires municipaux et, afin d'avoir une cohérence opérationnelle entre chacune de nos lignes, le budget 2012 prévoit que les coûts d'entretien des stationnements de neuf gares de la ligne Vaudreuil-Hudson seront assumés par l'AMT, et non plus par les municipalités.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (47,1 %) et des contributions municipales (45,2 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées au train de banlieue.

En 2012, les recettes des usagers totalisent 54,6 M$, par rapport à 51,7 M$ pour la prévision 2011, soit une hausse de 5,5 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation des tarifs, de l'achalandage et des effets liés à la redistribution des titres régionaux TRAM.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2012 totalisent 131,0 M$, en augmentation de 6,0 % par rapport à la prévision 2011. Cette augmentation des coûts est expliquée par l'augmentation des coûts d'entretien préventif des voitures 3000 et des nouvelles locomotives, et l'augmentation des coûts des contrats d'exploitation. Par ailleurs, nous prévoyons des coûts d'entretien additionnel pour certaines infrastructures. De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, les répartitions des coûts d'entretien s'effectuent globalement entre les lignes et non plus de manière spécifique. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2012 est de 15,1 M$, en hausse de 6,8 % par rapport à la prévision de 2011.

TABLEAU 26

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	54 554	47,1%	51 732	47 513	2 822	5,5%	7 041	14,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	2 489	2,1%	2 237	2 256	252	11,3%	233	10,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	33	17	(33)	-100,0%	(17)	-100,0%
Contributions municipales nettes	52 382	45,2%	49 414	49 412	2 968	6,0%	2 970	6,0%
PAGASTC – MTQ	6 426	5,5%	5 970	6 473	456	7,6%	(47)	-0,7%
TOTAL	**115 851**	**100,0%**	**109 386**	**105 671**	**6 465**	**5,9%**	**10 180**	**10%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	130 955	100,0%	123 534	123 534	7 421	6,0%	7 421	6,0%
TOTAL	**130 955**	**100,0%**	**123 534**	**123 534**	**7 421**	**6,0%**	**7 421**	**6,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	2 490	16,5%	2 226	3 010	264	11,9%	(520)	-17,3%
Vaudreuil-Hudson	9 180	60,8%	8 585	8 759	595	6,9%	421	4,8%
Blainville–Saint-Jérôme	211	1,4%	(319)	1208	530	-166,1%	(997)	-82,5%
Mont-Saint-Hilaire	917	6,1%	1424	2 712	(507)	-35,6%	(1795)	-66,2%
Candiac	2 306	15,3%	2 232	2 174	74	3,3%	132	6,1%
TOTAL	**15 104**	**100%**	**14 148**	**17 863**	**956**	**6,8%**	**(2 759)**	**-15,4%**
Achalandage (milliers)	**17 058**	-	**16 695**	**15 376**	**363**	**2,2%**	**1 682**	**10,9%**
Ratio d'autofinancement (%)	**41,7**	-	**41,9**	**38,5**	-	-	**3**	**8,3%**

TABLEAU 27

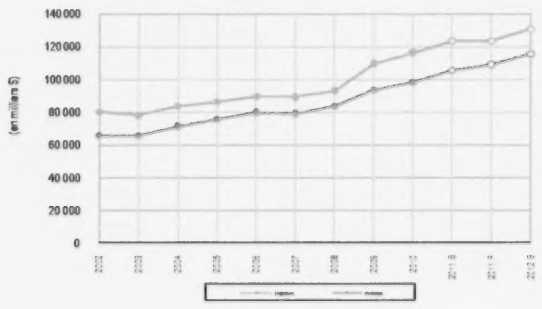
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 B	2011 P	2012 B
REVENUS (en milliers $)												
Recettes usagers	23 965	28 396	34 575	37 617	41 128	42 299	44 457	44 055	45 848	47 513	51 732	54 554
Aide aux tarifs réduit et étudiant	930	1380	1457	1463	1686	1686	1847	1946	-	2 256	2 237	2 489
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	28	85	11	47	31	-	17	33	-
Contributions municipales nettes	24 358	27 176	28 278	29 520	31 524	33 384	36 194	42 414	46 582	49 412	49 414	52 382
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	-	-	1429	5 374	6 025	6 473	5 970	6 426
Contributions MTQ	2 497	267	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dette – subvention MTQ	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 750**	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**93 820**	**98 454**	**105 671**	**109 386**	**115 851**
DÉPENSES (en milliers $)												
Dette – subvention MTQ	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-
Dépenses	66 477	69 593	76 687	79 567	84 175	87 436	93 447	109 999	116 741	123 534	123 534	130 955
TOTAL	**80 698**	**78 217**	**83 812**	**86 689**	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**109 999**	**116 741**	**123 534**	**123 534**	**130 955**
Déficit résiduel	14 727	12 374	12 377	10 939	9 742	10 056	9 473	16 179	18 287	17 863	14 148	15 104
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	12 879	13 911	14 323	14 584	15 046	15 478	15 316	15 191	15 472	15 376	16 695	17 058
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,27	0,26	0,28	0,28	0,29	0,28	0,29	0,35	0,37	0,39	0,39	0,41
Taux de ponctualité (%)	98	98	97	97	97	98	96	96	97	96	97	96
Ratio d'autofinancement (%)	36,1	40,8	45,1	47,3	48,9	48,4	47,6	40,1	39,3	38,5	41,9	41,7

FIGURE 6

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Pour les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Ligne Deux-Montagnes : pour 2011 et 2012, la proportion est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2011 et 2012, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Blainville–Saint-Jérôme : pour 2011 et 2012, la proportion est de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2011 et 2012, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire;
- Ligne Candiac : pour 2011 et 2012, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Candiac.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 6,0 % par rapport au budget 2011, une augmentation due à la hausse des coûts liés à l'entretien de nos nouveaux équipements.

TABLEAU 28
Évolution des contributions municipales nettes – 2002-2012

(en milliers $)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	B2011	P2011	B2012
Deux-Montagnes	10 927	10 862	11 899	11 857	12 225	12 339	13 008	14 001	14 092	*15 449*	*15 450*	*16 253*
Vaudreuil-Hudson	8 104	8 426	9 011	9 178	9 565	9 393	9 903	11 653	13 225	*14 127*	*14 127*	*15 113*
Blainville–Saint-Jérôme	3 372	3 494	3 456	4 412	4 142	6 189	6 444	6 837	7 561	*7 563*	*7 563*	*8 404*
Mont-Saint-Hilaire	1364	3 695	2 970	2 883	3 910	4 041	5 396	7 134	7 992	*8 056*	*8 057*	*8 163*
Candiac	591	699	937	1 190	1682	1422	1443	2 790	3 712	*4 217*	*4 217*	*4 449*
TOTAL	**24 358**	**27 176**	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**42 415**	**46 582**	**49 412**	**49 414**	**52 382**

TABLEAU 29
Contributions municipales nettes – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
Agglomération de Montréal	27 987	53,4%	26 310	26 327	1677	6,4%	1660	6,3%
Laval	4 753	9,1%	4 374	4 371	379	8,7%	382	8,7%
Agglomération de Longueuil	4 081	7,8%	4 028	4 028	53	1,3%	53	1,3%
Tronçon Blainville–Saint-Jérôme	3 629	6,9%	3 266	3 267	363	11,1%	362	11,1%
Tronçon Deux-Montagnes	1456	2,8%	1384	1375	72	5,2%	81	5,9%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	2 835	5,4%	2 650	2 642	185	7,0%	194	7,3%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 081	7,8%	4 028	4 028	53	1,3%	53	1,3%
Tronçon Candiac	3 560	6,8%	3 374	3 374	186	5,5%	186	5,5%
TOTAL	**52 382**	**100,0%**	**49 414**	**49 412**	**2 968**	**6,0%**	**2 971**	**6,0%**

TABLEAU 30
Variation des contributions municipales nettes – 2002-2012

(en milliers $)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	B2011	P2011	B2012
Deux-Montagnes	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	0,6%	9,6%	9,6%	5,2%
Vaudreuil-Hudson	3,2%	4,0%	7,0%	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	13,5%	6,8%	6,8%	7,0%
Blainville–Saint-Jérôme	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	10,6%	-	-	11,1%
Mont-Saint-Hilaire	294,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	12,0%	0,8%	0,8%	1,3%
Candiac	-	18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	33,0%	13,6%	13,6%	5,5%
TOTAL	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**6,8%**	**5,9%**	**8,4%**	**17,2%**	**9,8%**	**16,5%**	**16,5%**	**6,0%**

7.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

7.3.1. Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 20,1 M$; en 2012, elles s'établissent à 21,0 M$, une légère hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et des ventes de titres.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 38,6 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 40,6 M$, ou 5,2 % de plus que la prévision 2011. L'augmentation provient principalement de l'investissement dans les équipements, de l'indexation des coûts d'entretien et de l'indexation contractuelle des frais de fonctionnement du CN. Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 51,6 %.

TABLEAU 31
Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2011-2012

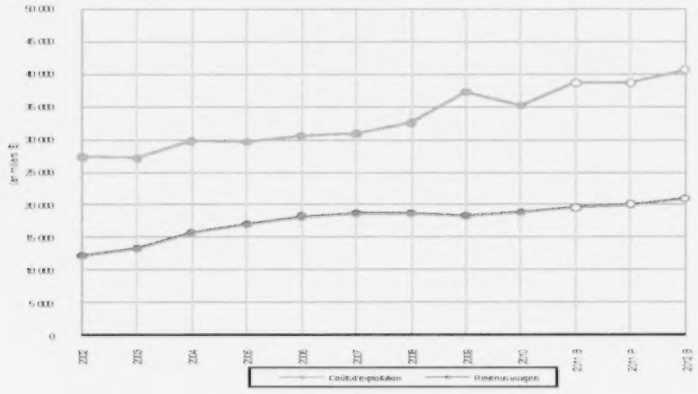
(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	20 965	55,0%	20 068	19 566	897	4,5%	1399	7,2%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	655	1,7%	589	594	66	11,3%	61	10,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	10	5	(10)	-100,0%	(5)	-100,0%
Contributions municipales	16 253	42,6%	15 450	15 449	803	5,2%	804	5,2%
PAGASTC – MTQ	269	0,7%	281	-	(12)	-4,3%	269	-
TOTAL	**38 143**	**100,0%**	**36 398**	**35 614**	**1745**	**4,8%**	**2 529**	**7,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	40 632	100,0%	38 624	38 624	2 008	5,2%	2 008	5,2%
TOTAL	**40 632**	**100,0%**	**38 624**	**38 624**	**2 008**	**5,2%**	**2 008**	**5,2%**
DÉFICIT	**2 490**	**-**	**2 226**	**3 010**	**264**	**11,9%**	**(520)**	**-17,3%**
Achalandage (milliers)	**7 506**	**-**	**7 506**	**7 285**	**-**	**-**	**221**	**3,0%**
Ratio d'autofinancement (%)	**51,6**	**-**	**52,0**	**50,7**	**-**	**-**	**1**	**1,9%**

TABLEAU 32
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
DEUX-MONTAGNES												
Coûts d'exploitation (milliers $)	27 318	27 164	29 749	29 643	30 562	30 848	32 520	37 275	35 229	*38 624*	*38 624*	*40 632*
Revenus usagers nets (milliers $)	12 262	13 311	15 799	17 008	18 227	18 669	18 669	18 279	18 883	*19 566*	*20 068*	*20 965*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 233	7 456	7 509	7 649	7 810	7 757	7 347	7 347	7 347	*7 285*	*7 506*	*7 506*
Ratio d'autofinancement (%)	44,9	49,0	53,1	57,4	59,6	60,5	57,3	49,0	53,6	*50,7*	*52,0*	*51,6*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,21	0,21	0,23	0,21	0,21	0,21	0,24	0,27	0,25	*0,28*	*0,27*	*0,29*
Taux de ponctualité (%)	99,4	99,3	99,1	98,9	99,6	98,6	97,0	97,2	98,6	*98,7*	*97,2*	*96,0*

FIGURE 7
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.2. Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 11,1 M$; en 2012, elles s'établissent à 11,7 M$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 35,3 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 37,8 M$. L'augmentation de 7,0 % provient principalement de l'application du nouveau plan d'entretien des équipements ainsi que du transfert de responsabilités d'entretien des stationnements de neuf gares, qui seront assumées par l'AMT, et non plus par les municipalités (coût estimé de 0,6 M$). Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 30,9 %.

TABLEAU 33

Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	11674	40,8%	11 120	9 977	554	5,0%	1697	17,0%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	642	2,2%	577	582	65	11,3%	60	10,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	9	5	(9)	-100,0%	(5)	-100,0%
Contributions municipales	15 113	52,8%	14 127	14 127	986	7,0%	986	7,0%
PAGASTC – MTQ	1174	4,1%	899	1867	275	30,6%	(693)	-37,1%
TOTAL	**28 603**	**100,0%**	**26 732**	**26 558**	**1871**	**7,0%**	**2 045**	**7,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	37 783	100,0%	35 317	35 317	2 466	7,0%	2 466	7,0%
TOTAL	**37 783**	**100,0%**	**35 317**	**35 317**	**2 466**	**7,0%**	**2 466**	**7,0%**
DÉFICIT	**9 180**	-	**8 585**	**8 759**	**595**	**6,9%**	**421**	**4,8%**
Achalandage (milliers)	**3 917**	-	**3 803**	**3 382**	**114**	-	**534**	**15,8%**
Ratio d'autofinancement (%)	**30,9**	-	**31,5**	**28,2**	**(1)**	-	**3**	**9,4%**

TABLEAU 34

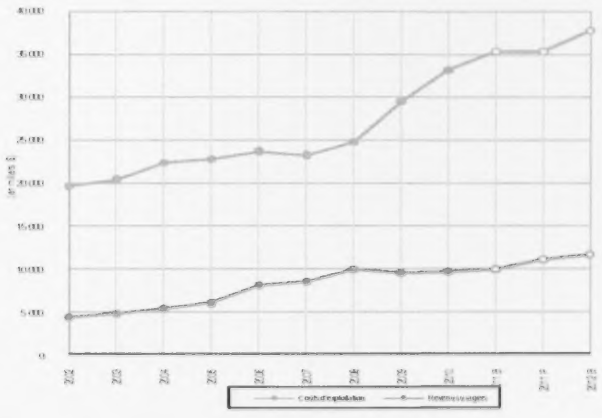
Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
VAUDREUIL-HUDSON												
Coûts d'exploitation (milliers $)	19 603	20 410	22 364	22 736	23 696	23 264	24 757	29 471	33 140	*35 317*	*35 317*	*37 783*
Revenus usagers nets (milliers $)	4 432	4 820	5 411	6 038	8 077	8 538	9 951	9 556	9 637	*9 977*	*11 120*	*11674*
Achalandage annuel (milliers de pass.	3 039	3 093	3 074	3 076	3 166	3 268	3 422	3 422	3 422	*3 382*	*3 803*	*3 917*
Ratio d'autofinancement (%)	22,6	23,6	24,2	26,6	34,1	36,7	40,2	32,4	29,1	*28,2*	*315*	*30,9*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,32	0,33	0,35	0,35	0,33	0,32	0,32	0,38	0,43	*0,46*	*0,41*	*0,43*
Taux de ponctualité (%)	97,7	94,6	95,2	96,0	97,1	95,0	97,0	93,1	94,5	*94,7*	*96,1*	*96,0*

FIGURE 8

Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.3. Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 9,9 M$; en 2012, elles s'établissent à 10,4 M$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 18,9 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 21,0 M$, ou 11,1 % de plus que la prévision 2011, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP). L'augmentation est également expliquée par l'accroissement des équipements requis pour assurer la fiabilité sur le réseau et de l'augmentation des dépenses d'entretien de ces nouveaux équipements. Le ratio d'autofinancement prévu est de 49,4 % en 2012.

TABLEAU 35
Revenus et dépenses – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2011-2012

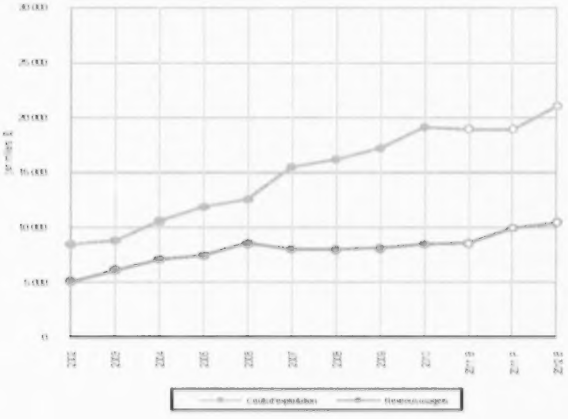
(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	10 387	49,9%	9 882	8 471	505	5,1%	1916	22,6%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	855	4,1%	768	775	87	11,3%	80	10,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	8	4	(8)	-100,0%	(4)	-100,0%
Contributions municipales	8 404	40,4%	7 563	7 563	841	11,1%	841	11,1%
PAGASTC – MTQ	153	5,5%	1006	887	147	14,6%	266	30,0%
TOTAL	**20 799**	**100,0%**	**19 227**	**17 700**	**1572**	**8,2%**	**3 099**	**17,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	21010	100,0%	18 908	18 908	2 102	11,1%	2 102	11,1%
TOTAL	**21 010**	**100,0%**	**18 908**	**18 908**	**2 102**	**11,1%**	**2 102**	**11,1%**
DÉFICIT	**211**	-	**(319)**	**1 208**	**530**	**-166,1%**	**(997)**	**-82,5%**
Achalandage (milliers)	2 556	-	2 481	2 161	74	-	395	18,3%
Ratio d'autofinancement (%)	49,4	-	52,3	44,8	(3)	-	5	10,3%

TABLEAU 36
Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME												
Coûts d'exploitation (milliers $)	8 445	8 735	10 520	11825	12 467	15 473	16 122	17 152	19 111	*18 908*	*18 908*	*21010*
Revenus usagers nets (milliers $)	5 048	6 073	7 064	7 419	8 476	7 980	7 903	8 015	8 436	*8 471*	*9 882*	*10 387*
Achalandage annuel (milliers de p	1723	1955	1982	1978	2 134	2 115	2 196	2 196	2 196	*2 161*	*2 481*	*2 556*
Ratio d'autofinancement (%)	59,8	69,5	67,1	62,7	68,0	51,6	49,0	46,7	44,1	*44,8*	*52,3*	*49,4*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,20	0,19	0,21	0,26	0,24	0,30	0,30	0,32	0,36	*0,36*	*0,31*	*0,34*
Taux de ponctualité (%)	97,3	97,8	91,8	95,2	96,2	95,3	96,0	97,5	96,6	*97,2*	*96,9*	*96,0*

FIGURE 9
Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002–2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.4. Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 7,9 M$; en 2012, elles s'établissent à 8,5 M$, soit une hausse de 8,1 % par rapport à la prévision 2011.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 20,1 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 20,4 M$, ou 1,3 % de plus que la prévision 2011. Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 41,9 %.

TABLEAU 37
Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2011-2012

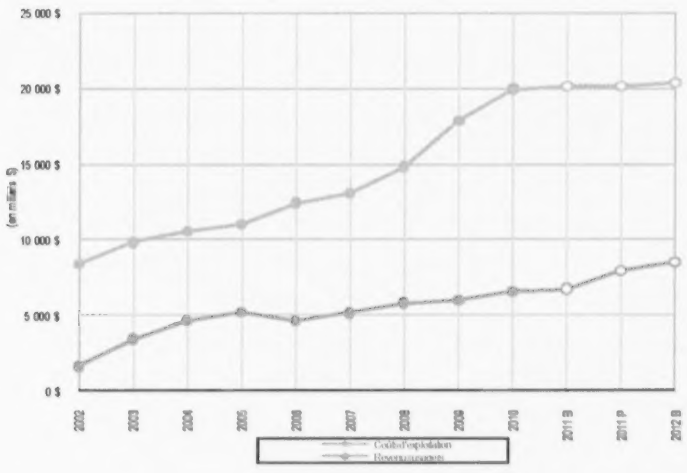
(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	8 544	43,8%	7 904	6 732	640	8,1%	1 812	26,9%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	223	1,1%	200	202	23	11,3%	21	10,2%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	4	2	(4)	-100,0%	(2)	-100,0%
Contributions municipales	8 163	41,9%	8 057	8 056	106	1,3%	107	1,3%
PAGASTC – MTQ	2 559	13,1%	2 553	2 438	6	0,3%	121	5,0%
TOTAL	**19 489**	**100,0%**	**18 718**	**17 430**	**771**	**4,1%**	**2 059**	**11,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	20 406	100%	20 142	20 142	264	1,3%	264	1,3%
TOTAL	**20 406**	**100,0%**	**20 142**	**20 142**	**264**	**1,3%**	**264**	**1,3%**
DÉFICIT	**917**	-	**1 424**	**2 712**	**(507)**	**-35,6%**	**(1 795)**	**-66,2%**
Achalandage (milliers)	**2 247**	-	**2 120**	**1 865**	**127**	**6,0%**	**382**	**20,5%**
Ratio d'autofinancement (%)	**41,9**	-	**39,2**	**33,4**	**3**	**6,7%**	**8**	**25,3%**

TABLEAU 38
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
MONT-SAINT-HILAIRE												
Coûts d'exploitation (milliers $)	8 421	9 839	10 599	10 984	12 446	13 053	14 840	17 881	19 960	*20 142*	*20 142*	*20 406*
Revenus usagers nets (milliers $)	1610	3 422	4 661	5 218	4 651	5 153	5 816	5 977	6 597	*6 732*	*7 904*	*8 544*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	656,5	1041	1287	1358	1399	1504	1834	1834	1834	*1865*	*2 120*	*2 247*
Ratio d'autofinancement (%)	19,12	34,8	44,0	47,5	37,4	39,5	39,2	33,4	33,0	*33,4*	*39,2*	*419*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,7	0,45	0,39	0,37	0,41	0,40	0,37	0,45	0,50	*0,49*	*0,43*	*0,41*
Taux de ponctualité (%)	98,2	97,7	96,5	96,4	96,8	95,0	94,2	98,1	97,9	*97,8*	*98,8*	*96,0*

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.5. Ligne Candiac

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 2,8 M$; en 2012, elles s'établissent à 3,0 M$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 10,5 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 11,1 M$, ou 5,5 % de plus que la prévision 2011. L'augmentation provient principalement de l'application du programme d'entretien sur nos nouveaux équipements. Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 26,8 %.

TABLEAU 39
Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2011-2012

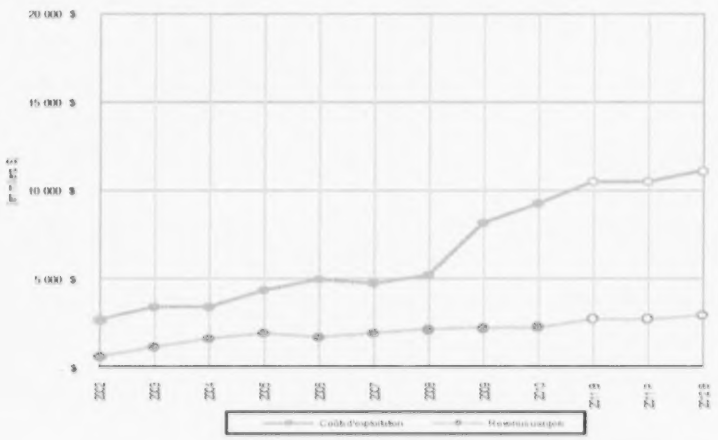
(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Recettes usagers	2 984	33,8%	2 758	2 767	226	8,2%	217	7,9%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	115	1,3%	103	103	12	11,3%	12	11,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	2	1	(2)	-100,0%	(1)	-100,0%
Contributions municipales	4 449	50,5%	4 217	4 217	232	5,5%	232	5,5%
PAGASTC – MTQ	1269	11,4%	1231	1281	38	3,1%	(12)	-0,9%
TOTAL	**8 817**	**100,0%**	**8 311**	**8 369**	**506**	**6,1%**	**448**	**5,4%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	11 123	100%	10 543	10 543	580	5,5%	580	5,5%
TOTAL	**11 123**	**100,0%**	**10 543**	**10 543**	**580**	**5,5%**	**580**	**5,5%**
DÉFICIT	**2 306**	-	**2 232**	**2 174**	**74**	**3,3%**	**132**	**6,1%**
Achalandage (milliers)	**833**	-	**786**	**683**	**47**	**6,0%**	**151**	**22,0%**
Ratio d'autofinancement (%)	**26,8**	-	**26,2**	**26,2**	**1**	-	**1**	**2,2%**

TABLEAU 40
Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2002-2012

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	*2011 B*	*2011 P*	*2012 B*
CANDIAC												
Coûts d'exploitation (milliers $)	2 692	3 455	3 455	4 379	5 004	4 798	5 208	8 220	9 279	*10 543*	*10 543*	*11 123*
Revenus usagers nets (milliers $)	613	1 154	1641	1934	1697	1959	2 156	2 228	2 294	*2 767*	*2 758*	*2 984*
Achalandage annuel (milliers de pass.	227	367	471	523	538	591	673	673	673	*683*	*786*	*833*
Ratio d'autofinancement (%)	22,8	33,4	47,5	44,2	33,9	40,8	41,4	27,1	24,7	*26,2*	*26,2*	*26,8*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,76	0,57	0,44	0,52	0,54	0,46	0,45	0,70	0,79	*0,89*	*0,77*	*0,77*
Taux de ponctualité (%)	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	96,4	*98,5*	*97,3*	*96,0*

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



8. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Pour 2012, le soutien au développement et la promotion du transport collectif totalisent 3,1 M$, soit un montant supérieur de 0,8 M$ par rapport au budget 2011. Cette aide finance plusieurs projets, dont ceux cités ci-après.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT, et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2012, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

OPUS+ : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2010, en partenariat avec la STL, le CIT Sorel-Varennes, le CIT Le Richelain et le CIT Roussillon. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs au rabais, de payer par carte de crédit ou virement bancaire, et de recevoir par courrier postal une carte OPUS contenant des titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL, Sorel-Varennes, Le Richelain ou Roussillon. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le 12e titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. Pour 2012, nous allons revoir et bonifier le programme d'abonnement et offrir le service aux autres AOT.

OPUS+ étudiant : L'AMT et ses partenaires innovent en 2012 avec le programme OPUS+ étudiant. Ce programme proposera aux étudiants, pour chaque période d'abonnement de 8 mois, un crédit d'un titre mensuel applicable à la fin de leurs études. Ces crédits sont cumulables jusqu'à un maximum de 12 titres mensuels gratuits et doivent être utilisés dans les 12 mois suivant la fin des études. L'objectif de ce programme est double : fidéliser la clientèle étudiante lors de leurs études en maximisant le nombre de titres mensuels qu'ils achètent et diminuer le nombre d'abandons du transport collectif (décrochage modal) qui est actuellement observé après la fin des études, soit lors du passage d'une personne d'un statut d'étudiant à un statut de travailleur.

OPUS au boulot : Depuis novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM), la STL, la STM et le RTL. Il était jusqu'à récemment connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels au rabais.

OPUS+ entreprise : Fort de l'expérience acquise avec le programme OPUS+ au boulot, le programme OPUS+ entreprise offre dorénavant une alternative qui simplifie l'accès à ce type de programme pour de petites entreprises. Spécialement conçu pour les petites et moyennes entreprises (PME) en 2011, il offre plusieurs avantages : rabais mensuel de 8,33 % sur les titres de transport, livraison des titres de transport à l'employeur et distribution à ses employés des titres de transport sur les lieux de travail. Les mêmes avantages tarifaires que le programme OPUS+ au boulot sont ainsi offerts aux employés de PME mais avec un effort de gestion très allégé pour les entreprises participantes.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- en souscrivant à un abonnement annuel aux transports collectifs, il a droit à une inscription gratuite à Communauto, ce qui représente une exonération des frais d'inscription habituels de 537 $ (option offerte depuis octobre 2005);
- en souscrivant à Communauto et à un abonnement annuel aux transports collectifs, il obtient un rabais mensuel de 8,33 % sur son abonnement aux transports collectifs, ce qui correspond à un 12e mois gratuit (option disponible depuis novembre 2006).

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 $ par titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendu. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 $ payable à Communauto pour chaque titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendu. En contrepartie, le produit de la vente provenant du 12e titre mensuel CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Ce programme s'est poursuivi en 2011, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et d'intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible depuis novembre 2006.

Gestion de la demande

Programme allégo : Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les solutions de rechange à l'automobile en solo, à l'exemple de la démarche allégo pilotée par l'AMT depuis 2000. À cet effet, le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offre des subventions :

- aux employeurs désireux de rendre accessibles aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche et télétravail);
- aux centres de gestion des déplacements (CGD).

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'augmentation du nombre de stationnements pour vélos dans les équipements métropolitains, de supports à vélos sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service. Pour 2012, une révision de la politique d'utilisation des vélos sur les trains et certaines mesures faisant la promotion du vélo en libre-service et de l'autopartage seront mises de l'avant.

Promotion des transports collectifs : Des campagnes de publicité sont prévues en 2012, notamment afin de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains, les trains de banlieue ainsi que la vente des titres mensuels TRAM et des abonnements annuels dans le cadre du programme de fidélisation, ainsi que de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées.

Projet CLIC : L'AMT et la STL, dans une optique de développement durable, ont mis en place une nouvelle formule de covoiturage offrant à des équipes d'usagers de transport collectif, la possibilité d'utiliser des voitures électriques, pour se déplacer vers et à partir des équipements métropolitains à Laval.

TABLEAU 41
Soutien au développement – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
Soutien au développement	3 090	100,0%	2 300	2 300	790	34,4%	790	34,4%

9. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour les exercices 2010 à 2014, l'Agence est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire de 25 % leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun.

Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'Agence à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités au centre de coût correspondant, selon les règles du nouveau cadre financier.

Pour 2012, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont évaluées à 7,5 M$, soit 3,6 % de plus que les prévisions 2011. Les dépenses de fonctionnement représentent 2,6 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

TABLEAU 42
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
Rémunération et avantages sociaux	**5 401**	**72,5%**	**5 186**	**5 186**	**215**	**4,1%**	**215**	**4,1%**
Autres dépenses de fonctionnement								
Honoraires professionnels	1241	16,7%	1137	719	104	9,1%	522	72,5%
Loyer	410	5,5%	319	319	90	28,2%	91	28,4%
Fournitures de bureau	45	0,6%	45	53	-	-	(8)	-15,1%
Autres dépenses	353	4,7%	501	1106	(147)	-29,4%	(753)	-68,1%
SOUS-TOTAL	**2 048**	**27,5%**	**2 002**	**2 197**	**46**	**2,3%**	**(149)**	**-6,8%**
TOTAL	**7 449**	**100,0%**	**7 189**	**7 383**	**260**	**3,6%**	**66**	**0,9%**

10. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus commerciaux, les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de vente des documents d'appels d'offres.

Ces revenus incluent également ceux du stationnement Montmorency. En 2012, la tarification mensuelle de ce stationnement sera de 110 $.

Les dépenses sont constituées des frais de gestion de la SAAQ , des intérêts et des frais bancaires.

La réserve pour éventualités est budgétée à 0,5 M$.

Le budget 2012 inclut la mise en application de la politique d'utilisation des fonds de l'AMT. Selon cette politique, les dépenses en immobilisations des actifs de nature administrative sont capitalisées au fonds d'exploitation. L'amortissement ainsi que les intérêts liés au financement à long terme du Progiciel de gestion intégrée et des améliorations locatives du siège social, sont imputés au fonds d'exploitation.

En 2012, les dépenses en immobilisations additionnelles inscrites au budget sont de 0,7 M$.

TABLEAU 43

Autres postes budgétaires – 2011-2012

(en milliers $)	BUDGET 2012		PRÉVISION 2011	BUDGET AMENDÉ 2011	ÉCART B2012 - P2011		ÉCART B2012 - B2011	
REVENUS								
Revenus	5 550	100,0%	4 688	5 000	862	18,4%	550	11,0%
TOTAL	**5 550**	**100,0%**	**4 688**	**5 000**	**862**	**18,4%**	**550**	**11,0%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	500	18,6%	-	1000	500	-	(500)	-50,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1600	59,5%	11684	11822	(10 084)	-86,3%	(10 222)	-86,5%
Amortissement et intérêts long terme	591	22,0%	-	-	591	-	591	-
TOTAL	**2 691**	**100,0%**	**11 684**	**12 822**	**(8 993)**	**-77,0%**	**(10 131)**	**-79,0%**
ÉCART	**2 859**	**-**	**(6 996)**	**(7 822)**	**9 855**	**-140,9%**	**10 681**	**-136,6%**

ANNEXE A

ACTIFS DE L'AMT

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES		STATIONNEMENTS 2011	PLACES VÉLOS 2011	PLACES AUTOS 2011	RÉSULTATS 2010	PRÉVISION 2011	VARIATION 2011/2010
Deux-Montagnes	12	8	413	6 021	7 347 200	7 505 700	2,2%
Vaudreuil-Hudson	18	14	448	3 608	3 421 700	3 802 500	11,1%
Blainville–Saint-Jérôme	10+3	6	284	3 069	2 196 000	2 481 100	13,0%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	262	2 843	1 833 900	2 120 000	15,6%
Candiac	5+3	4	93	878	672 900	786 000	16,8%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**51**	**38**	**1 500**	**16 419**	**15 471 700**	**16 695 300**	**7,9%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)		
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
DEUX-MONTAGNES	2011	2011	Prév. auto 2011	Rés. 2010	Prév. 2011	2010	2011	2011/2010
Deux-Montagnes	170	1 250	299 500	89%	95%	1 584 900	1 592 700	0,5%
Grand-Moulin	44	345	80 100	83%	92%	458 300	445 700	-2,7%
Sainte-Dorothée	21	1 103	256 400	87%	92%	909 300	985 800	8,4%
Île-Bigras	15	68	16 500	96%	96%	156 600	151 700	-3,1%
Roxboro-Pierrefonds	51	887	223 200	100%	90%	1 413 500	1 419 000	0,4%
Sunnybrooke	21	524	128 700	97%	97%	833 900	784 700	-5,9%
Bois-Franc	21	755	189 500	86%	98%	707 200	786 000	11,1%
Du Ruisseau	21	1 089	198 500	76%	72%	607 300	641 200	5,6%
Montpellier	14	-	-	0%	0%	632 200	640 600	1,3%
Mont-Royal	21	-	-	0%	0%	620 900	610 300	-1,7%
Canora	14	-	-	0%	0%	368 800	397 100	7,7%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	6 401 500	6 556 500	2,4%
TOTAL	**413**	**6 021**	**1 392 400**	**89%**	**91%**	**14 694 400**	**15 011 300**	**2,2%**
VAUDREUIL-HUDSON								
Hudson	7	36	4 900	67%	54%	27 500	25 300	-8,0%
Vaudreuil	23	831	155 200	61%	74%	378 400	413 800	9,4%
Dorion	49	140	19 700	53%	56%	157 800	175 800	11,5%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	13	184	31 600	75%	88%	192 400	234 500	21,9%
Île-Perrot	22	290	66 500	77%	91%	230 100	254 300	10,5%
Sainte-Anne-de-Bellevue	15	336	42 200	45%	50%	148 500	186 300	25,5%
Baie-d'Urfé	15	72	11 900	67%	85%	68 700	80 000	16,4%
Beaurepaire	31	43	9 600	77%	88%	172 200	200 600	16,5%
Beaconsfield	63	465	110 400	93%	94%	687 900	746 700	8,5%
Cedar Park	22	27	6 800	98%	100%	219 600	243 900	11,1%
Pointe-Claire	30	645	107 800	51%	66%	328 100	351 000	7,0%
Valois	23	115	27 300	93%	94%	264 300	298 300	12,9%
Pine Beach	30	-	-	0%	0%	137 700	149 400	8,5%
Dorval	14	404	78 300	73%	77%	234 400	252 700	7,8%
Lachine	39	-	-	0%	0%	219 700	231 400	5,3%
Montréal-Ouest	15	20	2 800	0%	55%	446 700	503 700	12,8%
Vendôme	37	-	-	0%	0%	1 225 800	1 422 500	16,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	1 704 200	1 834 700	7,7%
TOTAL	**448**	**3 588**	**675 000**	**65%**	**74%**	**6 843 600**	**7 604 900**	**11,1%**
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	368	87 400	94%	94%	272 200	321 000	17,9%
Blainville	32	582	121 800	69%	83%	346 300	409 100	18,1%
Sainte-Thérèse	52	664	158 500	87%	94%	571 700	618 300	8,2%
Rosemère	43	431	83 400	71%	76%	401 700	416 000	3,6%
Sainte-Rose	46	756	117 200	51%	61%	327 300	390 800	19,4%
Vimont	14	270	51 900	60%	76%	182 900	228 400	24,9%
De la Concorde	53	-	-	0%	0%	594 400	665 200	11,9%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	0%	0%	132 600	139 100	4,9%
Chabanel	-	-	-	0%	0%	65 700	73 000	11,1%
Parc	7	-	-	0%	0%	894 100	1 003 700	12,3%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	95 900	94 400	-1,6%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	132 800	156 900	18,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	374 400	446 300	19,2%
TOTAL	**284**	**3 069**	**620 200**	**71%**	**79%**	**4 392 000**	**4 962 200**	**13,0%**
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	29	694	148 600	71%	83%	401 600	495 700	23,4%
McMasterville	37	672	89 000	49%	52%	318 000	355 000	11,6%
Saint-Basile-le-Grand	129	443	91 300	79%	81%	321 400	367 400	14,3%
Saint-Bruno	14	555	105 800	65%	75%	278 500	297 000	6,6%
Saint-Hubert	30	223	88 300	100%	100%	225 000	258 200	14,8%
Saint-Lambert	23	256	63 000	95%	97%	298 200	354 800	19,0%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	1 825 200	2 111 900	15,7%
TOTAL	**262**	**2 843**	**582 000**	**72%**	**81%**	**3 667 900**	**4 240 000**	**15,6%**
CANDIAC								
Candiac	7	110	35 700	79%	100%	66 000	72 800	10,3%
Delson	7	170	11 500	19%	27%	48 400	58 300	20,5%
Saint-Constant	42	159	37 200	63%	92%	192 500	216 300	12,4%
Sainte-Catherine	30	439	107 000	79%	98%	277 900	340 400	22,5%
LaSalle	7	-	-	0%	0%	79 300	85 100	7,3%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	52 500	61 200	16,6%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	311 300	368 200	18,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	317 900	369 700	16,3%
TOTAL	**93**	**878**	**191 400**	**65%**	**86%**	**1 345 800**	**1 572 000**	**16,8%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 500**	**16 419**	**3 461 000**	**76%**	**83%**	**30 943 700**	**33 390 400**	**7,9%**

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2011	PLACES VÉLOS 2011	PLACES AUTOS 2011	RÉSULTATS 2010	PRÉVISION 2011	VARIATION 2011/2010
Express Chevrier	3	1	22	2 313	1 404 600	1 526 800	8,7%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**22**	**2 313**	**1 404 600**	**1 526 800**	**8,7%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

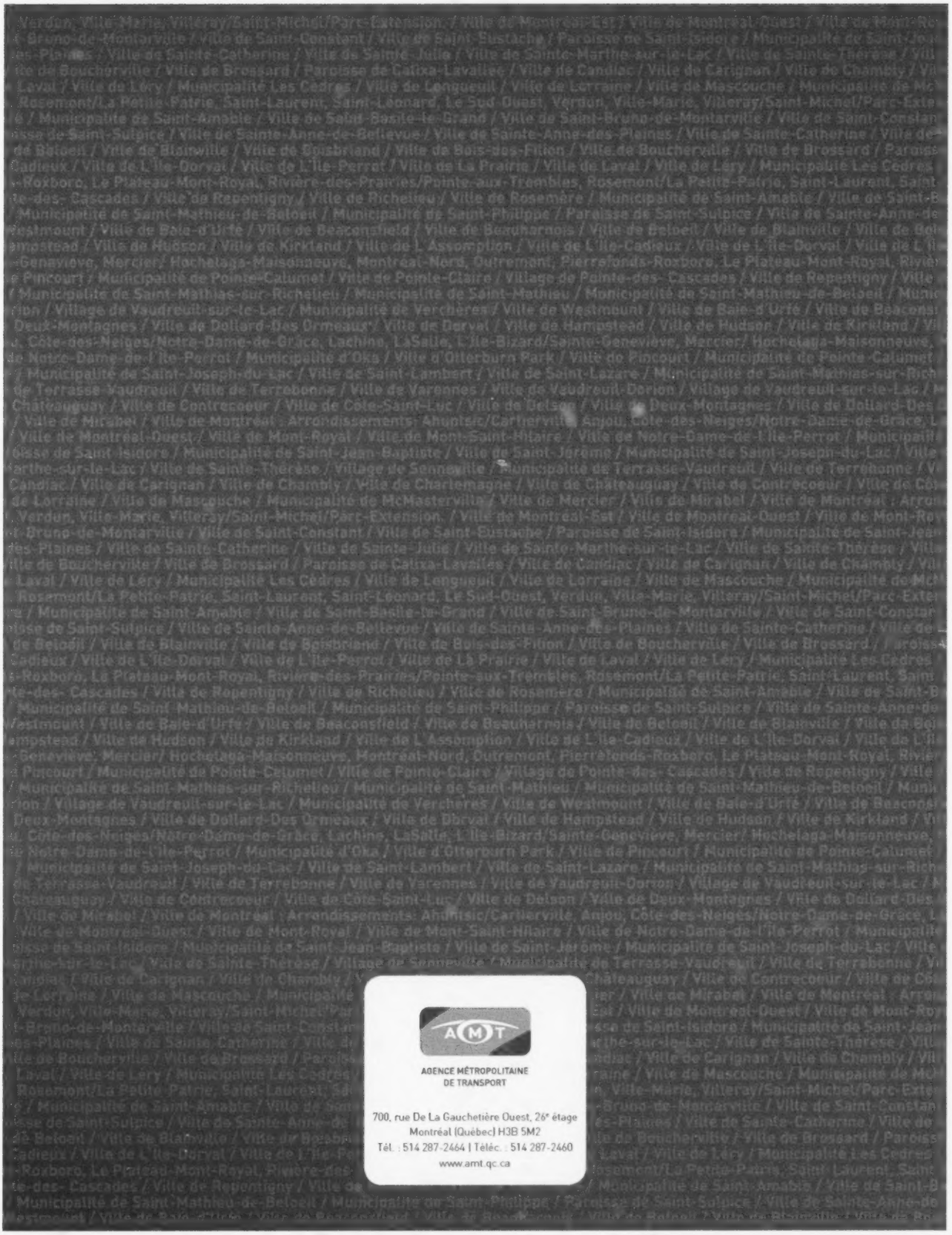
	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2010	VARIATION 2010/2009
Angrignon	4	25	6 630 100	-1,9%
Brossard	4	41	2 390 800	4,3%
Cartier	2	24	4 876 100	-1,5%
Côte-Vertu	3	23	12 221 800	1,4%
De Montarville	2	7	224 200	10,8%
Henri-Bourassa Nord	2	7	1 061 000	-6,4%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 673 700	4,6%
Le Carrefour	2	14	472 400	0,2%
Longueuil	7	68	12 382 500	-3,8%
Montmorency	3	18	5 200 300	2,3%
Radisson	5	22	3 815 300	-1,7%
Repentigny	2	13	335 200	-0,3%
Centre-Ville	10	75	11 866 100	4,6%
Saint-Eustache	1	8	410 600	10,9%
Sainte-Thérèse	2	14	952 100	-8,5%
Terrebonne	1	21	1 837 400	-4,3%
TOTAL		**394**	**71 349 600**	**0,4%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame		2,7	2,7
TOTAL		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2011	PLACES AUTOS 2011	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2010	Prév. 2011	RÉSULTATS 2010	PRÉVISION 2011	VARIATION 2011/2010
Angrignon	90	733	68%	71%	127 000	132 400	4,3%
Beauharnois (ouverture fin juin 2011)	-	50	-	-	300	1 500	-
Brossard-Chevrier	22	2 313	87%	93%	507 700	542 100	6,8%
Brossard-Panama	76	958	100%	100%	257 200	241 300	-6,2%
Cartier	59	601	96%	96%	145 000	145 800	0,6%
Chambly	7	335	94%	94%	79 400	79 600	0,3%
Châteauguay	15	348	91%	90%	80 300	85 900	7,0%
De Montarville	35	307	85%	98%	66 000	76 500	15,9%
De Mortagne	15	125	29%	26%	9 300	8 300	-10,8%
Georges-Gagné	15	432	92%	91%	100 400	100 000	-0,4%
La Prairie	7	559	92%	91%	117 700	130 300	10,7%
Le Carrefour	26	226	19%	31%	10 600	17 700	67,0%
Longueuil	381	2 390	55%	57%	335 400	343 000	2,3%
Mercier	7	33	95%	100%	7 900	8 500	7,6%
Montmorency	245	1 217	92%	95%	284 300	293 200	3,1%
Namur	29	428	94%	95%	101 700	102 800	1,1%
Radisson	61	525	96%	99%	127 600	132 000	3,4%
Repentigny	14	291	66%	77%	48 400	56 500	16,7%
Seigneurial	7	125	46%	49%	14 400	15 400	6,9%
Saint-Eustache	45	20	79%	95%	4 000	4 800	20,0%
Sainte-Julie	22	300	82%	81%	61 900	61 800	-0,2%
Sherbrooke	-	250	65%	71%	41 300	44 900	8,7%
Terrebonne	68	1 032	91%	83%	197 200	214 400	8,7%
TOTAL	**1 246**	**13 598**	**81%**	**82%**	**2 725 000**	**2 838 700**	**4,2%**
TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	**2 746**	**30 017**	**78%**	**83%**	**5 870 300**	**6 299 700**	**7,3%**



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
Tél. : 514 287-2464 | Téléc. : 514 287-2460
www.amt.qc.ca